



# Symposium

## Hoe schoon willen wij ons water?

### Symposium

Het symposium werd georganiseerd door Sportvisserij Nederland, onder de bezie-  
 lende leiding van de dag-  
 voorzitter Jan Jaap de  
 Graeff. Het aantal deelne-  
 mers was 160. Het waren  
 perfecte onderwerpen,  
 prima verhalen en samen-  
 vattingen. *Pagina 2 - 7*

### Verlaging kribben Waal

RWS verlaagt de kribben op  
 het traject Gorinchem- Nij-  
 megen. Hierdoor verbetert  
 de doorstroming van de  
 Waal. De verlaagde kribben  
 zijn minder goed zichtbaar,  
 omdat ze vaak onder water  
 staan. **Dit vraagt om extra  
 oplettendheid van de  
 pleziervaart.** *Pagina 8*

### Forse daling examens

In 2013 werden door de  
 VAMEX 16% minder exa-  
 mens voor het vaarbewijs  
 afgenomen dan in 2012.  
 Moeten we ons daar onge-  
 rust over maken?  
 We lezen namelijk ook dat  
 het aantal ongelukken op  
 het water toeneemt!  
*Pag. 11 - 12*

### Achteruitgang visstand

De Waddenvereniging: 'Wij  
 maken ons al tientallen ja-  
 ren zorgen over de teruglo-  
 pende visstand van de  
 Waddenzee en hopen dat  
 de nieuwe website bij-  
 draagt aan het besef dat  
 een gezonde, rijke visstand  
 op de Waddenzee ver weg  
 is'. *Pagina 13*



# Hoe schoon willen we ons water?

## Symposium Muziekgebouw aan het IJ

**H**et symposium werd georganiseerd door Sportvisserij Nederland, met als sprekers Natuurmonumenten, Hiswa Vereniging, Den Daas Recreatie, Sportvisserij Nederland, de Unie van Waterschappen en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Alles onder de bezielende leiding van de dagvoorzitter Jan Jaap de Graeff.

De verrassing was groot toen vrijdag 4 april jl. de opening van de bijeenkomst met 160 deelnemers werd ingeluid door het Orion ensemble met twee Portugese muziekstukken, waardoor de toonzetting van de bijeenkomst voor die dag duidelijk werd neergezet en de juiste snaar werd geraakt. Droefheid en hoopvolle muziek, helemaal passend bij het Muziekgebouw aan het IJ en de agenda van die dag.

(Vervolg op pagina 3)





(vlnr) Fred Bloot (hoofd belangenbehartiging Sportvisserij Ned.) en Jan Busstra (min. I&M)

(Vervolg van pagina 2)

## “Wanhoop nooit aan vooruitgang”

Het wordt nooit meer zoals het was.

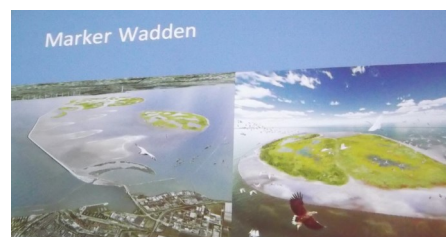
Dat was de pakkende titel van Roel Posthoorn, projectdirecteur Marker Wadden Natuurmonumenten. In zijn vlotte verhaal over ‘schoon water?’ ‘passeerde’ de Haringvliet, Tiengemeten, Markermeer en het project Marker Wadden. Het grootste probleem waar we nu voor staan is dat het ‘waterlichaam’ gevangen zit tussen dijken en gemalen, ongezond beweegt en aan overvoeding lijdt, geïnfecteerd is door vele plagen, met protheses, kunstwerken en hier en daar een gerimpeld groen vel heeft. Er zit nu ook geen vooruitgang in de waterkwaliteit voor het Markermeer, systeemingenrepen zijn extreem lastig betreffende de gradiënten, veerkracht en de dynamiek.

Wat gaan we doen?

Het Markermeer heeft een slibdeken over de bodem, weinig bodemleven en troebel



(vlnr) Oluf van Oostrom, Platform Waterrecreatie, Willem Pieter van Erven Doorens Toerzeilers, Roel Posthoorn en Harrie Penders, Natuurmonumenten



**Hoe verder?**

- Gradiënten
- Peilbeheer
- Inrichting
- Waterkwaliteit
- Combineren
- IJsselmeergebied
- Volkerak Zoommeer

water. Verder ontbreken er ondiepe gedeeltes en natuurlijke oevers. Door bij de dijk van Enkhuizen - Lelystad ondieptes aan te leggen waar het slib van het Markermeer voor kan worden gebruikt en daar dus een overgangsgebied tussen water en land te creëren, ontstaat er een prachtige natuurlijke even-

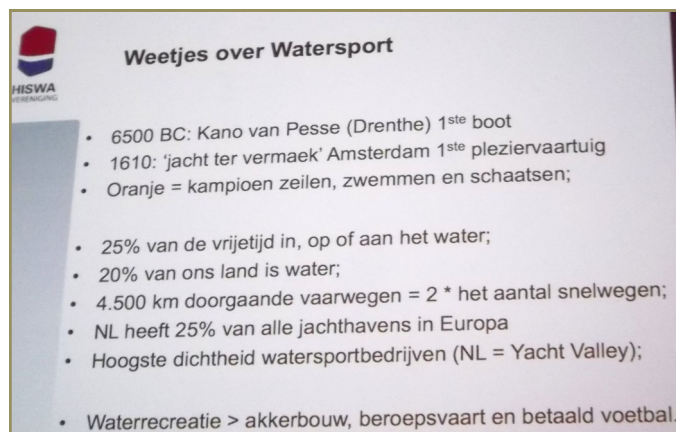
wichtige omgeving waar o.a. vele vogels zullen gaan leven in combinatie met een gezonde waterkwaliteit voor haar rijke waterleven. Overgangen tussen water en land, of tussen zoet en zout water geven immers de gewenste rijke diversiteit.

## Schoon Water, maak er een Sport van

Het thema van Geert Dijks, hoofd branchebelangen van de HISWA Vereniging en Nanke den Daas, CEO Den Daas Recreatie, dat ze samen als belangenbehartiger van de ondernemers in de watersportindustrie voor het voetlicht brachten.

(Vervolg op pagina 4)





(Vervolg van pagina 3)

Geert presenteerde vooral veel cijfermateriaal waaruit blijkt dat de watersport een aanzienlijke economische waarde voor Nederland heeft en tevens een wereldspeler is betreffende de scheepsbouw.

'Verweesd en tussen wal en schip' was een uitdrukking om duidelijk te maken dat de sector tussen maritiem, toeristisch en export valt, bij het ministerie WVS als watersport wordt gezien, maar bij het ministerie EZ als waterrecreatie en watertoerisme, met bovendien de routenetwerken wellicht bij EZ afd. natuur & biodiversiteit? Dat Rijkswaterstaat met haar verantwoordelijkheid betreffende de grote rivieren bij I&M is ondergebracht, is duidelijk. Dat de overige watergangen bij de provincies, waterschappen en 200 beheerders zijn ondergebracht, is minder duidelijk en toegankelijk. Een doorgeschoten decentralisatie?

En wat heeft het ministerie van I&M gedaan betreffende de actuele EU richtlijnen? Zie hiernaast het lijstje. De pro actieve sector constateert dat Nederland geen inbreng heeft in de EU richtlijnen pleziervaart. En verder geen handhaving wet- en regelgeving, geen inzet overheid op ondernemingsdossier, falend toelatingsbeleid alternatieve onderwaterverven en decentrale willekeur en symboolpolitiek.

*Het sprak de VNM-redactie allemaal aan en het was herkenbaar, maar je werd er die ochtend niet vrolijker van, omdat het kennelijk al jaren zo is en dat er geen signalen zijn dat er verandering in komt.*

Maar wat willen we? vroeg Geert Dijks zich af.

Schoon water = water geschikt om te zwemmen. Wat bieden we? Twee miljoen natuur- en waterminnende ambassadeurs en een emissiearme sector met duurzaamheidsagenda.

Wat vragen we? Beleid baseren op feiten en in perspectief. Kennis van de sector en enige regie op de dossiers. En als laatste een aanspreekpunt en loketvorming.

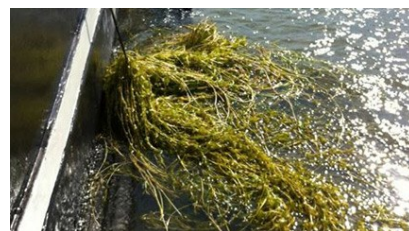
Met als uitsmijter, hoe organiseer je het: Publiek, Privaat of Publiek-Privaat.

## Hierna kwam Nanke den Daas aan het woord

Den Daas Recreatie beheert en exploiteert jachthavens in Bruinisse, Naarden, Almere en Olburg. Samen vormen deze jachthavens de Thuishavens. Haar ervaring met het Gooimeer en het IJmeer is dat het zicht tot wel 3 meter diepte is toegenomen en dat voor het eerst sinds dertig jaar. Helaas is er een overdadige waterplantengroei van formaat, waardoor de pleziervaart vastloopt omdat ze verstrikt raken in de plantenslierten, kanovaren en suppen onmogelijk is en de verkeersveiligheid op het water in het gevaar is. Deze toestand zal voorlopig stabiel zijn. De 'boosdoener' is het fonteinkruid met haar lange slierten. Voorlopig is maaien de enige oplossing, maar dat mag maar een maand per jaar vanwege Natura2000 regelgeving.

Op naar een nieuwe situatie en die vraagt om een aangepast beleid. Gebruik daar dan alvast de geoormerkte financiën voor, die al beschikbaar zijn, was haar hartenkreet en stop de projecten die waterplantengroei en/of helder water stimuleren. Stop dan ook het afschuiven van verantwoordelijkheden naar gebruikers, maar zet de gelden slim in.

(Vervolg op pagina 5)







(Vervolg van pagina 4)

## En toen konden we genieten van bestuurslid Eric Marteijs van de Sportvisserij Nederland

De titel van zijn presentatie:

### ‘De schone meren des doods’ waterkwaliteit tussen realisme en romantiek

Vanaf het jaar 1900 strijden de sport- en beroepvisserij al tegen de verontreiniging van het water. In het jaarverslag 1964 van het ministerie werd geschreven: ‘Bovendien zijn talloze wateren in woon- en industrie centra door huishoudelijk en industrieel afvalwater zo verontreinigd, dat succesvolle visserij in het geheel niet of slecht ten dele kon plaatsvinden’.

Anno 2014 geeft Eric toe dat de sportvisserij aardig tevreden zijn over de huidige waterkwaliteit. Sportvisserij Nederland telt 1,5 miljoen leden.

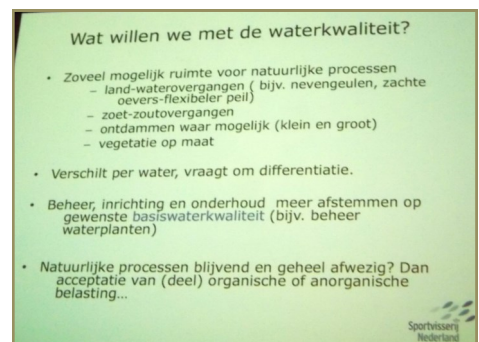
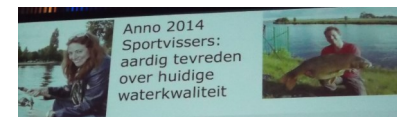
Als toehoorder zou je dan zeggen dat hiermee de presentatie is geëindigd, maar nee hoor, Eric gaf het stokje over aan Jaap Quak, hoofd Kennis & Informatie Sportvisserij Nederland. Hij gaf een beschouwing naar de toekomst, want is schoon water altijd gezond water en introduceerde zijn watermolen met vier wieken als model.

Wiek 1 met zijn bronnen, waar komt de nutriëntenstroom vandaan en Nederland is altijd de delta (de feitelijke monding). Wiek 2: land-waterovergangen, belangrijk voor goede waterkwaliteit en ecosystemen. Wiek 3 voor zoet-zout overgangen. Trekvisserij brachten in de paaitijd organisch materiaal terug van zout naar zoet water. Het waren honderdduizenden zalmen en elften (Rijn), miljoenen finten (Rijn en Maas), bot en spiering en een jaarlijkse invasie van haring en ansjovis in de Zuiderzee. En wiek 4 is de interne lading, bijvoorbeeld planten en bladeren. Al deze wieken zijn heden ten dage gekortwiekt. Oplossing?

We kregen een verrassende intermezzo van het duo Eric en Jaap. Met een grote dynamiek werd verteld wat ze met de waterkwaliteit wilden (zie kader) en vooral ook de jeugd erbij willen betrekken (opleiding, studiemateriaal) door bewustwording en Kaders aan te pakken.

‘Omdenken’ naar nieuwe ambities en eindbeelden en doelen. Gebruik pilotprojecten als voorbeeld, zoals het Volkerak en de Randmeren door ze bijvoorbeeld te verbinden met de Natuurambitie Grote Wateren.

Wat kan de Sportvisserij Nederland aanbieden: de achterban meenemen door middel van communicatie, bijdragen aan wetenschappelijke (vis)studies en participatie van de stakeholders. Opzet van nieuwe basiskwaliteit en participatie in de pilots (voorbeeldwateren).



(Vervolg op pagina 6)





(Vervolg van pagina 5)

Na deze toch wel enigszins droevig makende ochtend mochten we pauzeren met een lopende lunch. Dan heb je de gelegenheid om te netwerken en om de oplossingen met elkaar te delen. Benieuwd wat het resultaat is? Lees dan vooral verder, want van de middagsessie werd je best weer positief gestemd.

### Reflectie van de Unie van Water

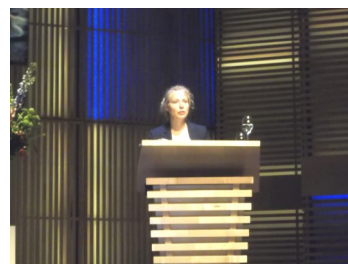
Door Hennie Roorda, lid van het dagelijks bestuur van de Unie van Waterschappen en waterschap Rivierenland.

Kort gezegd waren de constatering:

- ✓ Sinds 40 jaar betere waterkwaliteit
- ✓ Helft van de overschrijdingen van de normen zijn de gewasbestrijdingsmiddelen
- ✓ Nutriënten zijn de knelpunten

En we zijn er nog niet. Er zijn 500 meetpunten in het land en 400 afvalinstallaties, waarmee 98% wordt gezuiverd. De problemen liggen op het vlak van:

- ✓ Te kleine bufferstrookjes
- ✓ Industrie
- ✓ Gewasbestrijdingsmiddelen
- ✓ En echt nieuw is de plastic soep. De microplastics en nanotechnologieën
- ✓ De vraag blijft haar bezig houden hoe betrek je de jeugd erbij en hoe maak je alles maatschappelijk duidelijk. Meer met plaatjes gaan werken dan tekst. Ook volgend jaar als er weer verkiezingen zijn voor de waterschappen.



Hennie Roorda, UvW

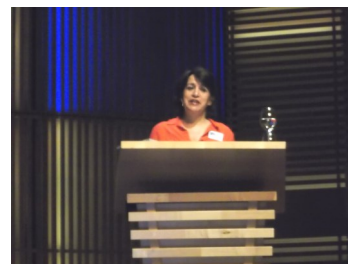
### Reflectie van het ministerie Infrastructuur & Milieu (I&M)

Door Elaine Alwayn, directeur Water en Bodem.

Ook zij zette e.e.a. op een rijtje. Effecten worden zichtbaar:

- ✓ Helderheid water
- ✓ Diversiteit neemt toe
- ✓ Ruimte voor de Rivieren en Kaderrichtlijn Water werken goed
- ✓ Sportvisserij is tevreden en de Vinkeveenseplassen zijn een mooi voorbeeld
- ✓ Inrichting Hoogwatersysteem
- ✓ Nitraat, gewas en geneesmiddelen zuiveren gaat beter
- ✓ Haringvliet op een kier in 2017 (Kierbesluit) en daarmee een prachtige zout - zoet waterovergang

En de ministeries werken goed samen, beter dan ooit.



Elaine Alwayn, ministerie I&M

### Paneldiscussie

Het Markermeer is ingesnoerd. Dit is een te technisch verhaal, waar je bestuurlijk moeilijk mee uit de voeten kunt en maatschappelijk niet goed kunt vertalen. Soms hoor je ook bangmakerij en daar heb je natuurlijk niets aan, hoewel je dan wel vaak aandacht krijgt. Advies van het panel: de luisterstand aanzetten, horen wat de mensen willen. Betrek ze erbij en dan ook

(Vervolg op pagina 7)



## NETWERK

Het VNM is het volledig eens om de krachten te bundelen en is trots dat ze deel uitmaakt - met totaal 12 andere organisaties - van het Platform Waterrecreatie.

De gekozen samenwerkingsrichting waar het VNM voor staat, met de slogan Netwerken in Waterrecreatie is hier volledig van toepassing. Want om de genoemde problemen op te lossen is altijd consensus nodig.

(Vervolg van pagina 6)

maatschappelijk organiseren (dus bundelen). Met pilots kun je klein en toepasbaar wat laten zien, dat werkt. Er is nog veel te doen, het is echter moeilijker dan ooit. En dan nog de vraag, hoe ver moet je gaan? Iedereen was er wel van overtuigd dat er een groot verschil tussen grotere- en kleinere wateren zit en dat je een goed beeld moet hebben van wat waar vandaan komt en dat schoon, schoner nog niet uitgekristalliseerd is.

Zullen we dan eerst de gebruikers bundelen, samen met de ondernemers met financieringsmiddelen en dan pas de overheid? Of de stakeholders en de overheid bundelen, wellicht op hetzelfde moment?

Vragen uit de zaal:

- √ Belastingen van het oppervlaktewater, waar komen die vandaan?
- √ Wat is goed water? Is goed gezond? Zijn er probleemstoffen?
- √ Kunnen we de uitdagingen benoemen?
- √ Hoe betrek je de stakeholders erbij?
- √ Ministeries EZ - I&M, zo iets als de wal & het schip?

Bovenstaande vragen bleven grotendeels onbeantwoord.

Een korte samenvatting van het symposium:

1. **We zijn trots wat er de vorige eeuw is gedaan**
2. **De opgave voor ons is anders dan vroeger, vaak onbekend en complexer**
3. **Niet alleen terugdringen op bepaalde stoffen, maar ook inrichten en niet uniform**

Redactieteam VNM



Hennie Roorda, Roel Posthoorn, Elaine Alwayn, Eric Martijn, Nanke den Daas en Jan Jaap de Graeff



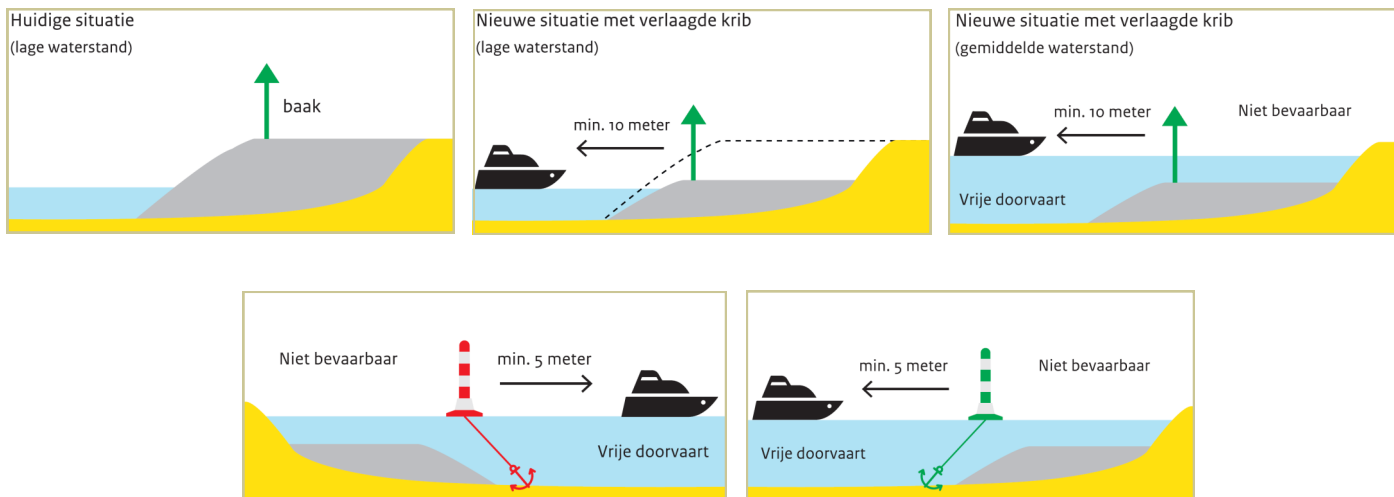
Onderonsje tussen Elaine Alwayn en Gerdina Krijger



Marleen Maarleveld (SRN) krijgt het laatste woord

7





# Optisch bredere Waal vraagt om oplettendheid pleziervaart

Rijkswaterstaat verlaagt de kribben op het traject Nijmegen – Gorinchem. Hierdoor verbetert de doorstroming van de Waal. De verlaagde kribben zijn minder goed zichtbaar, omdat ze vaker onder dan boven water staan. Dit vraagt om extra oplettendheid van de pleziervaart.

**R**ivieren in Nederland verliezen ruimte: het regent vaker en harder en de rivier moet dan meer water afvoeren en bergen. Dat vergroot de kans op overstromingen. Om dit tegen te gaan creëert Rijkswaterstaat meer ruimte voor de rivieren. Een van de manieren waarop Rijkswaterstaat dit doet, is door de kribben in rivieren te verlagen. Bij hoogwater stroomt het water dan beter door.

Dit gebeurt ook in de Waal: tussen Gorinchem en Nijmegen worden 450 kribben verlaagd. Op het traject Nijmegen – Tiel is dit al gebeurd. Bij normale waterstanden lijkt de rivier daardoor breder dan u gewend bent. De kribben zijn dan alleen zichtbaar via de kribbakens die boven het water uitsteken. De bakens staan op de kop van de krib of de krib wordt gemarkeerd door een obstakelton, die aan de rivierzijde van de kribkop ligt.

## Houd afstand!

Om voldoende vaardiepte te garanderen is het belangrijk om niet tussen kribbaak en oever te passeren. Houdt minimaal tien meter afstand van de kribbaak aan de rivierzijde en vijf meter van een obstakelton. Zo weet u zeker dat u geen kans loopt onder water een krib te raken.

## Vaar veilig

Om de veiligheid op het water te bevorderen, richt Rijkswaterstaat daarnaast op verschillende plekken aanvullende geulen in voor de recreatievaart. Beroeps- en recreatievaart worden dan zo veel mogelijk gescheiden. Deze geulen liggen altijd achter de hoofdbetonning, die rood of groen is en worden aan de oeverzijde gemarkeerd door roodwitte of groenwitte betonning. Ook in de bocht van de Waal bij Nijmegen is een recreatievaargeul aangelegd.

De Waal is de breedste en drukst bevaren waterweg van West-Europa met een gemiddelde van 400 vaarbewegingen van grote binnenvaartschepen per dag. Vaar veilig en ga goed voorbereid het water op. Kijk voor tips en informatie over veilig varen op [www.varendoejesamen.nl](http://www.varendoejesamen.nl).

Meer informatie over de kribverlagingen vindt u via: op [www.ruimtevoorderivier.nl](http://www.ruimtevoorderivier.nl) en [www.rws.nl](http://www.rws.nl) onder de zoekterm kribverlaging.

Bron: Dit bericht is in overleg met het VNM opgesteld door Rijkswaterstaat







# Jachthaveninspecties

**D**e Arbeidsinspectie begon in de jaren '90 met systematische en projectmatige inspecties. Aan de hand van een aantal punten van een inspectielijst werd een geselecteerd aantal bedrijven uit een bedrijfstak bezocht. Zo kozen wij er in Noord-Holland voor om een project 'Jachthavens' op te starten. Dat hebben we geweten.

We inspecteerden alleen havens die schepen stalden en niet ook nog bedrijfsmatig schepen bouwden of repareerden. Grootste struikelblok bleek op veel plaatsen het laadarmpje of kraantje te zijn. Geen kraanboeken, slecht onderhoud en soms zelfs geen enkele vorm van overlastbeveiliging. Dat waren dan de belangrijkste technische knelpunten. Maar ik herinner mij ook dat ik het werk moest stilleggen bij een jachthavenvereniging, waar op een zaterdagmiddag met een keurige ingehuurde telekraan met meer dan genoeg capaciteit bootjes uit het water werden gehaald. Onder de hijs en er vlak omheen stonden wel 10 mannen. Ik denk gemiddeld eerder ouder dan jonger dan 70. Ze gaven allemaal aanwijzingen aan de kraanmachinist. Ze kwamen in opstand toen ik zei er maar mee te stoppen. In overleg met de machinist werd één man aangewezen die aanwijzingen mocht geven. Twee man met touwen om op enige afstand de boot te sturen. De rest moest op afstand blijven. Het bejaardenclubje was woest. Maar ik liet wel een gelukkige kraanmachinist achter.

## Wrang

Een ander geval dat mij is bijgebleven betrof twee jachthavens naast elkaar. De ene was een BV en in het bezit van een rupskraan met vakwerkgiek. Het zag er best wel redelijk uit. Er was echter geen kraanboek bij en er waren geen bewijzen van een periodieke keuring door een extern deskundig bureau. Daarvoor was indertijd Abomajkeboma speciaal opgericht. De BV liet direct zijn kraan keuren en aanpassen aan de eisen van de keurmeester. Dat kostte een smak geld. De buurman was een eenmanszaak met een soort kromme spijker die als laadboom dienst deed. De eigenaar zei: 'Ik ben een eenmanszaak. Ik heb geen personeel, dus ik heb met de Arbeidsinspectie niets te maken.' Wat doe je dan? In feite niets. Ik waarschuwde hem wel dat, zodra mensen hem gingen helpen met het hijsen van bootjes, ik zou kunnen ingrijpen. Ook vrijwilligers die onder gezag werken worden namelijk als werknemer beschouwd. Hij lachte maar een beetje. De eigenaar van de BV verweet 'mij slap optreden. Hij moest veel kosten maken en de buurman kon daar prijstechnisch van profiteren. Ik zei: 'Bel me maar als hij die boom gaat gebruiken.'

## Bingo

Dat gebeurde zeven weken later. Op zaterdagmorgen. Dan denkt iedereen dat alle ambtenaren vrij hebben. Ik was er binnen drie kwartier, liet het hijswerk stoppen en verzegelde de boom. De werfeigenaar kreeg een proces-verbaal. Er waren namelijk enkele 'vrienden' aan het helpen. Bij nacontrole een paar weken later bleek de 'kromme spijker' verdwenen. Ook de eigenaar van deze eenmanszaak had eieren voor zijn geld gekozen. Hij huurde nu een telekraan in.

Peter de Leeuw, arbeidsinspecteur

Bron: Schuttevaer, maart 2014



# VVD wil af van onnodige scheepseisen CCR

**D**e Rijnsoeverstaten sloten op 17 oktober 1868 in het Duitse Mannheim een verdrag ter herziening van de Rijnvaartakte (getekend in 1831). Het verdrag staat sindsdien bekend als de Akte van Mannheim. De nieuwe Akte zorgde voor een veilige en vrije doorvaart op de Rijn, waardoor de handel van de aangesloten landen kon bloeien. Daarmee werden de beginse-  
len gelegd voor een vrije en gemeenschappelijke transportmarkt.

Ondanks de oorlogen die sindsdien werden gevoerd houdt dit verdrag al meer dan 100 jaar stand. Dit is op zichzelf al heel bijzonder. Het verdrag is in de 21ste eeuw nog steeds actueel. Het gaat immers over meer dan 10.000 binnenvaartschepen die de Rijn bevaren en goederen vervoeren. Goederen die daar-  
door niet (meer) over de weg hoeven te worden vervoerd. De binnenvaart is daarmee een belangrijke factor in de nauwe handelsrelatie tussen Duitsland (specifiek Nordrhein-Westfalen) en Nederland. Ook is de binnenvaart goed voor het milieu. De motoren van binnenvaartschepen worden steeds schoner, wat de binnenvaart tot een duurzame sector maakt. De voordelen van en het potentieel voor onze handel en ons milieu maakt dat we als Rijnsoeverstaten de binnenvaart moeten blijven omarmen en koesteren als duurzame transportsector. Met het dichtslippen van wegen zit er immers groei in de binnenvaart. De aan de Rijn grenzende landen moeten daarom blijven investeren in de infrastructuur van rivieren. Het gaat onder meer over sluizen, sluisbediening, baggeren en andere infrastructurele waterwerken.

## Onnodige regels

De Akte van Mannheim bewijst dus nog steeds haar waarde, maar daar is inmiddels een kanttekening bij te maken. De regelgeving in de Akte is van oudsher bedoeld om een veilige en vrije doorvaart op de Rijn te garanderen. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), belast met het opstellen van de beginse-  
len en regels voor de binnenvaart op de Rijn, wil de bestaande regelgeving nu aanscherpen. Deze nieuwe regels zijn op punten echter bijzonder gedetailleerd en zadelen de schippers op met onnodige kosten. Sterker nog, sommige regels zijn dermate moeilijk uitvoerbaar dat met name de kleinere binnenvaart-  
schepen zich gedwongen zien om te stoppen met varen. Dit terwijl de kleinere schepen tot in de kleinste haarvaten van het rivierenet kunnen doordringen.

De vraag is nu: is dit de bedoeling van regelgeving? De voorgestelde regels gaan inmiddels zover dat ze onder meer de hoogte van een stuurhuis, de getintheid van de ruiten, de grootte van de slaapkooien, de stand van een bed en het aantal mensen dat in een kooi mag slapen bepalen. Een schipper verwoordde dit treffend in een gesprek met mij door op te merken: 'Zo kan ik in mijn eigen slaapkooi straks niet meer over mijn vrouw heen.' De Algemeene Schippers Vereniging heeft een lijst met maar liefst 140 onnodige maatregelen opgesteld die niet bijdragen aan een veilige en vrije doorvaart op de Rijn die door de Akte van Mannheim al 100 jaar gewaarborgd wordt. Deze 140 maatregelen jagen de schippers enkel onnodig op kosten en leiden tot regels die onmogelijk uitgevoerd kunnen worden, met name door de kleinere bin-  
nenvaartschepen. Een treffende vergelijking is te maken met de monumentenzorg. Monumentale gebouwen breken we toch ook niet af omdat ze niet aan de allernieuwste eisen in de bouwregelgeving kunnen voldoen?

Betty de Boer.

Betty de Boer is Kamerlid voor de WO in de Nederlandse Tweede Kamer. Als speciaal rapporteur van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft zij op 20 en 21 maart een bezoek gebracht aan Berlijn in het kader van de binnenvaart en de CCR-regelgeving.

Bron: Schuttevaer





Eerste landelijke locatie beeldschermexamens bij de KNMC in 2006

## Forse afname van het aantal vaarbewijsexamens in 2013

**I**n 2013 werden door de VAMEX 16% minder examens voor het vaarbewijs afgenomen dan in 2012. Moeten we ons daar ongerust over maken? We lezen namelijk ook dat het aantal ongelukken op het water toeneemt!

Bij navraag blijkt dat het slagingspercentage de afgelopen jaren behoorlijk gedaald is. Als de afgewezen kandidaten dan echter een herexamen doen, zou dat tot gevolg moeten hebben dat het aantal examens juist toeneemt. Wat is er aan de hand?

Wij vragen dat aan Rob Bouman, directeur van de Stichting voor Actieve Watersporters (SAW), die in Zuid-Nederland veel vaaropleidingen organiseert. Hij bevestigt dat het slagingspercentage de afgelopen jaren is gedaald, nadat de examencommissie van de VAMEX de vraagstelling meer op inzicht en minder op feitenkennis heeft gebaseerd. Het examen is moeilijker geworden en vraagt om meer voorbereiding dan alleen maar feiten uit je hoofd leren. Rob Bouman zegt 'het met die ontwikkeling eens te zijn'. Hij voegt er aan toe 'dat de formulering van de vragen nog wel verbetering behoeft. Door het taalgebruik zijn vragen soms moeilijk door iedereen te begrijpen'.

Om wat meer over de achtergronden te weten te komen nemen wij contact op met Cees van den Oosten, voorzitter van de Domeinadviescommissie van de VAMEX. Deze commissie adviseert het bestuur van de VAMEX onder meer over de afbakening van de leerstof. Cees van den Oosten noemde het 'goed nieuws', toen hij indertijd hoorde dat het slagingspercentage aan het dalen was.

(Vervolg op pagina 12)



# VAMEX

## VAARBEWIJS - EN MARIFOON EXAMENS ©



(Vervolg van pagina 11)

De DAC is een groot voorstander van het gewijzigd beleid van de examencommissie ten aanzien van de vraagstelling. Hij wijst er op, dat naast de focus op meer inzicht, het examen ook meer praktisch gericht is en dat de gokelementen er uit zijn gehaald.

Als wij hem vragen naar de reacties van de examenkandidaten op deze ontwikkeling verwijst hij ons naar de resultaten van een enquête, die in 2013 onder de kandidaten is gehouden. Op 16 april jl. zijn deze resultaten gepresenteerd tijdens een grote, door de VAMEX jaarlijks georganiseerde bijeenkomst met vertegenwoordigers van de Nederlandse vaaropleidingen.

Van deze resultaten springen de volgende in het oog.

Meer dan de helft wil het vaarbewijs halen omdat ze hard willen varen. Het betreft vooral jonge kandidaten, die in meerderheid kiezen voor zelfstudie. De oudere kandidaat (>35 jaar) kiest vooral voor een (online) cursus. Een meerderheid vindt dat de gebruikte studiematerialen (heel) goed op het examen aansluiten en iets meer dan de helft vindt de aansluiting op de praktijk goed. Meer dan 70% heeft het cursusboek van de ANWB gebruikt.

In de enquête is de kandidaat ook een aantal stellingen voorgelegd. Uit de antwoorden blijkt dat 62% van de kandidaten voor een verplicht vaarbewijs is voor iedere pleziervaarder, ongeacht grootte of snelheid van de boot. Verder is een minderheid (42%) voor de invoering van een praktijkvaarbewijs en vindt bijna niemand (7%), dat het klein vaarbewijs moet worden afgeschaft.

Voor het antwoord op onze vraag over de oorzaak van de forse afname van het aantal vaarbewijsexamens is de belangrijkste uitkomst van deze enquête echter de constatering over kandidaten die niet vaarbewijsplichtig zijn, maar het examen vrijwillig doen omdat het nuttig is. Deze groep is de afgelopen jaren gedaald van bijna de helft naar een derde van het aantal kandidaten. Het feit dat het examen moeilijker is geworden, speelt hier ongetwijfeld een rol. Voor de opleiders is de moeilijke marketing taak weggelegd om deze groep weer in het leslokaal te krijgen.

Redactieteam VNM



Geconcentreerd aan het werk

## Doelgroepen

*Van degene die vrijwillig examen doen omdat ze het nuttig vinden, is het aantal kandidaten met bijna de helft naar een derde gedaald.*

*Een andere groep wil het examen halen omdat ze hard willen varen. Dat is meer dan de helft van de jaarlijkse kandidaten.*

12

# Rijn Sport Patent 2014



De SAW organiseert in 2014 weer de cursus Rijn Sport Patent voor het traject Spijk – Ober-Lahnstein. Het Rijn Sport Patent is verplicht voor het bevaren van de Rijn in Duitsland met jachten van 15 tot 25 meter. Hier geldt een speciaal examen voor.

Voor de recreatievaart met schepen groter dan 15 meter wordt in Nederland het Klein Vaarbewijs I gevraagd en voor de vaart op de ruime wateren het Klein Vaarbewijs II. Op basis van de internationale afspraken wordt voor de vaart op de Rijn buiten Nederland daarnaast ook nog het Rijn Sport Patent verlangd voor deze schepen.

Het te behalen Patent geldt uitsluitend voor dat deel van de Rijn, waarvoor men examen doet. Om aan dit examen te mogen deelnemen moet het betreffende rivierdeel vier keer zijn bevaren in zowel de opvaart als de afvaart, onder leiding van een erkende opleider.

De Rijn wordt onder meer veel bevaren als onderdeel van het onder recreatieschippers populaire 'rondje Maas-Moezel-Rijn'. Het betreft een tocht deels door Noord Frankrijk, waarbij men via de Moezel en de Duitse Rijn weer terug naar Nederland vaart. De cursus Rijn Sport Patent 'deel 1' sluit hierbij aan. Deze cursus geldt voor het traject Spijk – Ober-Lahnstein. Als vervolg hierop wordt eens in de twee of drie jaar ook een cursus 'deel 2' georganiseerd voor het traject Koblenz – Mainz. Dat voor dit 'deel 2' slechts eens in de twee of drie jaar een cursus wordt georganiseerd, is omdat er voor dit traject aanmerkelijk minder belangstelling is. Afgelopen seizoen heeft weer een aantal watersporters aan deze vervolgcursus deelgenomen; ze zijn allemaal geslaagd.

## Nederlandse cursus

De Nederlandse cursus voor het Rijn Sport Patent met aansluitend een Nederlands examen is in 2003 ontwikkeld door de **S.A.W.**, de **KNMC** en het **STC**. Tot dan was het alleen mogelijk in Duitsland een cursus te volgen en examen te doen.

De in 2014 te organiseren cursus 'deel 1' wordt gegeven op een passagierschip, tijdens de vier voor het examen verplichte vaartochten. Hoewel dat steeds moeilijker wordt, is het de S.A.W. ook deze keer weer gelukt een reder te vinden, die tegen een betaalbare prijs wil varen met een betrekkelijk kleine groep cursisten. Het betreft het opleidingsschip van deze rederij, de Patria. Op hetzelfde schip werd in 2003 ook de eerste Nederlandstalige cursus voor het Rijn Sport Patent gegeven. De Patria is een eenvoudig, maar gezellig schip en daarmee bij uitstek geschikt voor de door S.A.W. te organiseren cursus.

(Vervolg op pagina 14)



(Vervolg van pagina 13)

### **Vaartochten**

De vier verplichte vaartochten die in 2014 worden georganiseerd vertrekken vanuit Nijmegen en duren steeds van vrijdag tot en met zondag. De vaartochten zijn op de volgende data:

- Weekend 1** vrijdag 24 t/m 26 oktober
- Weekend 2** vrijdag 07 t/m 9 november
- Weekend 3** vrijdag 14 t/m 16 november
- Weekend 4** vrijdag 12 t/m 14 december

De cursisten werken onderweg in twee groepen: één groep krijgt les op het bovendeck om plaatselijke bekendheid op te doen en de andere groep werkt in de lounge aan het theoriegedeelte onder leiding van ervaren docenten. Beide groepen wisselen elkaar geregeld af. Dat deze aanpak werkt, is inmiddels bewezen

### **Plaatselijke bekendheid**

Het begrip 'Plaatselijke bekendheid' wordt door de Duitse autoriteiten bijzonder belangrijk gevonden.

Wie op wil voor het Rijn Sport Patent moet tijdens het mondelinge examen onder meer de ligging van bruggen, plaatsen, havens en zijrivieren kunnen aangeven. De nadruk zal tijdens de cursus echter liggen op praktische nautische zaken, zoals vaarregels, veiligheid, betoning, de positie op de vaarweg en het gedrag ten opzichte van de beroepsvaart en andere medevaarweggebruikers. De theorielessen bestaan onder meer uit het opfrissen van de reeds bekende regels en het verduidelijken van het praktijkbeeld. Doordat met een groot passagiersschip wordt gevaren, krijgt de cursist bij dit alles een unieke kans om eens door de ogen van de beroepsvaart te kijken.

### **Wie kan deelnemen?**

De cursus voor het Rijn Sport Patent staat open voor iedereen. Maar om aan het afsluitende examen Rijn Sport Patent te kunnen deelnemen, dient de kandidaat in het bezit te zijn van het Klein Vaarbewijs 2. Als men tijdens de cursus nog niet in het bezit is van vaarbewijs 2 kan dit tot maximaal één jaar na afloop van de cursus nog worden behaald om alsnog examen te doen voor het Rijn Sport Patent.

### **Kleinere schepen**

De S.A.W. mikt met de cursus overigens niet uitsluitend op eigenaren van schepen van meer dan 15 meter. Ook voor wie met een kleiner schip de Duitse Rijn bevaart, is het aan te bevelen vooraf enige ervaring op te doen. Voor deze recreatieschippers biedt de S.A.W. de mogelijkheid om één of meerdere weekenden als passagier mee te varen.

### **Partners van cursisten**

De echtgeno(o)t(e) of partner van een cursist kan tegen een gereduceerde prijs aan de cursus en het aansluitende examen deelnemen. Wil de partner liever geen examen doen, dan kan hij of zij een of meer vaartochten tegen een gereduceerd tarief meevaren als toehoorder/passagier. Van deze laatste mogelijkheid wordt doorgaans veel gebruik gemaakt.

### **Inschrijven of informatie**

Uiterlijk Juni moet de S.A.W. de rederij informeren of er voldoende cursisten zijn om de cursus door te laten gaan. Wie belangstelling heeft om aan de cursus deel te nemen of als passagier mee te varen, doet er daarom verstandig aan zo spoedig mogelijk te reageren. De S.A.W. zal in dat geval alle aanvullende informatie toezenden.

*Deelnemers worden ingedeeld in volgorde van binnenkomst bij het secretariaat van S.A.W. Er kunnen maximaal 30 cursisten mee.*

*Informatie: secretariaat S.A.W.*

*De Karn 2, 6581 WJ Malden*

*Tel: 024-3581836 of 06 225 25 998*

*E-mail: [info@vaarschoolsaw.nl](mailto:info@vaarschoolsaw.nl)*

*Internet: [www.vaarschoolsaw.nl](http://www.vaarschoolsaw.nl)*

# Waddenzee

Waddenzee - 11 april 2014. De toegestroomde journalisten zagen gisteren zelf hoe slecht het gesteld is met de visstand in de Waddenzee. De gegevens voor de website komen van de visfuij van het NIOZ bij Texel. Met een bootje halen we de fuik leeg. De dagopbrengst bestaat uit niet meer dan twee grote diklippharders, een grote steurgarnaal, een paar kleine visjes, een grote Noordzeekrab en wat kwalletjes. Henk van der Veer van het NIOZ vertelt dat dat vijftig jaar geleden wel anders was. 'Toen zaten de netten gemiddeld vol met zo'n 50 kilo aan vis. Nu is dat dagelijks nog zo'n 5 kilo.' Wie op de website de gegevens opvraagt van een vissoort als de aal, krijgt een treurig beeld voorgespiegeld. Wouter van der Heij van de Waddenvereniging: 'Vroeger zaten er gemiddeld nog twintig palingen per dag in de fuik, nu moet je blij zijn als dat er één in de tien dagen is'. Aal trekt tussen zoet en zoutwater. De komst van de Afsluitdijk en de afsluiting van de Lauwerszee hebben een verwoestende impact gehad op deze en andere trekvissoorten. Positief nieuws is er ook, de zeebaars, een zuidelijke vissoort, laat zich in de zomermaanden in toenemende aantallen in de Waddenzee zien. Deze vissoort profiteert waarschijnlijk van het feit dat de Waddenzee het laatste decennium bijna 2 graden is opgewarmd.

De website is een initiatief van de Waddenvereniging. Die zag dat er grote behoefte was aan het ontsluiten van objectieve gegevens over de visstand van de Waddenzee. Op de website worden er dan ook geen antwoorden gegeven op de vraag wat de oorzaken zijn van de achteruitgang. Wouter van der Heij, bioloog bij de Waddenvereniging: 'Wij maken ons al tientallen jaren zorgen over de teruglopende visstand van de Waddenzee en hopen dat deze website bijdraagt aan het besef dat een gezonde, rijke visstand op de Waddenzee ver weg is. En ook dat het een aanzet is tot verantwoord visbeheer.'

Een rijke Waddenzee vol vis is niet alleen van groot ecologisch, maar ook van economisch belang. 'Dat het beter kan is geen vage droom. Ruim baan voor trekvis via projecten als de Vismigratierivier laten zien dat we niet machteloos hoeven toe te kijken.'

Bron: [www.waddenzeevismonitor.nl](http://www.waddenzeevismonitor.nl)



## Waddenzee vismonitor



Welke vissen zwemmen er in de Waddenzee? Wat zijn hun eigenschappen en hoe vaak komt de soort er voor? Neemt hij in aantal af of toe? Ontdek het op deze site aan de hand van de onderzoeksdata van het NIOZ op Texel. ▶

# Volkerak weer zout

WILLEMSTAD - Als het Volkerak over een aantal jaren weer zout water bevat, zullen de sluizen in de Brabantse rivieren, zoals de Steenbergse Vliet en Mark en Dintel, weer volledig in gebruik worden genomen. Dat levert tijdsverlies op voor waterrecreanten. Het is een nadeel waar watersporter Kees van Beek op wijst. Hij heeft al dertig jaar een boot in Volkerak en omgeving. Volgens Van Beek wordt het watergebied een stuk minder interessant als de sluizen weer worden gebruikt.

Van Beek geeft toe dat verzilting een prima middel is tegen de jaarlijkse plaag van blauwalg. 'Laat daar geen twijfel over zijn', schrijft hij aan BN DeStem. Om te zorgen dat het zoute water niet het land binnenstroomt en om voor voldoende zoet water in West-Brabant te zorgen, moet de Roode Vaart door Zevenbergen weer open. Dan kan er zoet water van het Hollandsch Diep door de rivieren richting Volkerak stromen. Volgens Van Beek is dat zoet water echter vervuild en zal het ecosysteem in het Volkerak om zeep helpen. Dat gelooft het college van GS niet. 'De waterkwaliteit van het Volkerak is vooral in de zomer nu al slechter dan die in het Hollandsch Diep.'

Bron: Ludo Lambrechts, De Stem



# ‘Beating the Blues’ wapen in strijd tegen blauwalgen

**G**edeputeerde Joke Geldhof heeft op 13 maart tijdens de Noord-Hollandse zwemwaterdag de website ‘Beating the Blues’ gelanceerd. De website bevat een database met maatregelen voor blauwalgbestrijding. Beheerders en eigenaren van zwemlocaties kunnen de database gebruiken om problemen met de bacteriën te lijf te gaan.

## Effectieve maatregelen

De website <http://beatingtheblues.stowa.nl> biedt een overzicht van alle bekende maatregelen voor het bestrijden van blauwalgenoverlast. Deskundigen hebben die maatregelen beoordeeld op effectiviteit, zowel op basis van praktijkervaringen, als op basis van (wetenschappelijke) literatuur.

Beating The Blues wordt de komende jaren nog verder uitgebreid en aangevuld met nieuwe (bewezen) maatregelen en studies. De Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer STOWA gaat de website beheren.



---

# Het BPR en de scheepvaartverkeerswet mogen ook digitaal aan boord

**H**et is wellicht handig om de meest recente versie van het Binnenvaart Politiereglement (BPR) en het Scheepvaartverkeersreglement digitaal aan boord te hebben. Immers deze reglementen dient u verplicht aan boord te hebben, maar dat hoeft niet op papier, maar mag ook in een digitale versie.

En deze digitale versies kunt u downloaden via <http://epub.overheid.nl/epub/BWBR0004364.epub>

Voor I-pads bestaat er een speciale app, zie daarvoor [www.overheid.nl/epub](http://www.overheid.nl/epub) en <https://itunes.apple.com/us/app/wettennl/id438186129>



---

# Het Vlaamse vignet

**D**oor bezuinigingen bij Rijkswaterstaat zal dit jaar slechts 25% korting gegeven worden als pleziervaarders hun waterwegenvignet kopen in sluis 18 van Bocholt (i.p.v. 50% de voorgaande jaren).

Vanaf 2015 wordt er geen korting meer gegeven.

Bron: [www.waterrecreatie.be](http://www.waterrecreatie.be) Promotie Binnenvaart Vlaanderen, Straatsburgdok Noordkaai 1A, 2030 Antwerpen. Tel: +32 3 20 20 518 Fax: +32 3 20 20 524



### BRUG- EN SLUISWACHTERS VEENVAART WEER OP HUN POST

ERICA/TER-APEL – Sinds 1 april worden de bruggen en sluizen in de Veenvaart weer door de brug- en sluiswachters bediend. Inmiddels hebben de wachters een workshop goed-gastheerschap gevolgd, zijn ze uitgebreid

bijgeschoold over toeristische informatie rond de Veenvaart en hebben ze nautische kennis opgedaan om vaarrecreanten optimaal van dienst te zijn bij hun doorvaart. Vanaf begin juni gaat het seizoen echt lopen,

of beter gezegd, varen. Vorig jaar passeerden ruim 3000 boten de Veenvaart waaronder het Koning Willem-Alexanderkanaal en krijgt de vaarverbinding steeds meer landelijke bekendheid. ([www.veenvaart.nl](http://www.veenvaart.nl))

---

### STREMMING JOHAN FRISOSLUIS VAN DE BAAN

Vanaf 1 april 2014 kan het vaarverkeer weer gebruik maken van de Johan Frisosluis. De stremming die nodig was voor de bouw van de tweede sluis is dan opgeheven. Op 8 mei 2014 wordt het vernieuwde sluiscomplex officieel geopend.

Om er zeker van te zijn dat de sluizen goed werken, voert aannemer Ballast Ne-

dam in april nog een aantal tests uit. De bestaande sluis zal gedurende die periode beschikbaar zijn voor het vaarverkeer. Wel kunnen schepen mogelijk enige hinder ondervinden van de werkzaamheden. Na de officiële opening zijn beide sluizen volledig in gebruik.

Op donderdagmiddag 8 mei 2014 zal de nieuwe sluis

worden geopend. Het programma voor de opening wordt nog bekend gemaakt. In opdracht van de provincie Fryslân heeft Ballast Nedam naast de bestaande sluis in Stavoren een tweede sluis gebouwd. De beide sluizen bieden voldoende capaciteit waardoor lange wachttijden voor het vaarverkeer tot het verleden behoren.



---

### EINDE SENIORENKEURING KLEIN VAARBEWIJS

Per 1 juli 2014 komt een einde aan de seniorenkeuring voor het klein vaarbewijs voor de pleziervaart. Op dit moment zijn senioren vanaf 70 jaar verplicht elke 5 jaar een eigen verklaring te overleggen, waarop een medische keuring kan volgen. Die beperking van de geldigheidsduur van het klein vaarbewijs wordt afgeschaft.

De ministerraad heeft dat besloten. Het schrappen van de seniorenkeuring volgt op een advies van de VAMEX, de organisatie voor vaarbewijs- en marifoonexamens. Ouderen worden steeds vitaler, de maatregel heeft geen significante betekenis voor de veiligheid op het water en leidt tot een vermindering van administratieve lasten. Alleen voor pleziervaart lan-

ger dan 15 meter, of schepen die sneller kunnen dan 20 kilometer per uur, is een vaarbewijs voorgeschreven. Voor het overgrote deel van de recreatieve vaart is geen vaarbewijs nodig. De seniorenkeuring komt per 1 juli van dit jaar te vervallen. Daarmee kunnen de watersporters nog in het komende watersportseizoen hun voordeel doen.

### GROTERE PLEZIERJACHTEN MARRAKRITE MEER FACILITEITEN

FRANEKER – Grotere recreatieschepen krijgen ruim baan op de Friese meren. De Marrekrite zorgt voor meer en betere ligplaatsen. Er komen meer Marrekrite-boeien, waaraan schippers

hun boot kunnen aanhaken om midden op het water te overnachten. Aanlegsteigers worden vaker uitgebreid met grote zijpalen, zodat forsere schepen minder steigermeesters nodig hebben en er

meer ruimte is voor anderen. Ook wil de organisatie zelf de controle op langliggen overnemen, zodat deze grote ergerenis onder watersporters beter wordt aangepakt.

*Bron: Leeuwarder Courant*

### RONDJE OVERIJSEL!?

OMMEN/HARDENBERG - Zes projecten voor het programma Ruimte voor de Vecht in Ommen en Hardenberg vergen investeringen van ruim 14 miljoen euro. Dat geld wordt opgebracht door de deelnemers, Waterschap Vechtstromen (3,9 miljoen), Provincie Overijssel (ruim 10 miljoen euro), gemeente Hardenberg (667.000 euro) en gemeente Ommen (100.000 euro). De afspraken vloeien voort uit de nieuwe uitvoeringsovereenkomst die met de provincie wordt vastgesteld.

De zes projecten waar het geld voor bedoeld is, zijn: grensmeander, Vechtpark Hardenberg, Vechtoevers Ommen, Sluis Junne, Sluis Mariënberg en het Vecht traject tussen Hardenberg en Junne. enkele van deze projecten zijn al in uitvoering. De eerste drie projecten worden samen met de gemeenten Hardenberg en Ommen uitgevoerd. De sluisen in Junne en Mariënberg worden samen met de provincie verbouwd zodat ze passeerbaar worden voor kleine sloepen. Deze twee

werken worden voor 100 procent gefinancierd door de provincie. Eerder al is de nieuwe sluis in Hardenberg opgeleverd.

*Bron: de Stentor, 25-03-14*



### SLUIS BIJ BOVENSAS WEER OPEN

KRUISLAND - De sluis in de Bovensas is na bijna een jaar verbouwen weer geopend. En dat is goed nieuws voor de watersporters en de jachthaven van Steenberg, want die was een vaarseizoen lang, slecht bereikbaar. De honderd jaar oude kade-muur bij het sluisje was verzakt doordat de fundering was weggerot. Die fundering

is opnieuw aangelegd door palen zeventien meter diep, door de kade de grond in te slaan. De sluis is niet meer in gebruik sinds er op de Vliet geen getijdeverschil meer is. Maar toch vond het waterschap het belangrijk om de sluis te vernieuwen. Bestuurder Huub Hieltjes: "Het is een heel bijzonder werk dat laat zien waar waterschappen voor staan en

waar Nederland sterk in is."

#### **Probleem**

De jachthaven van Steenberg had een groot probleem. Door de sluiting van de oude sluis was de haven een doodlopende haven geworden. Veel watersporters kwamen daarom niet meer naar de haven.

*Bron: Omroep Brabant*

