

VAMEX

**VAARBEDIJFS-
EN MARIFOON
EXAMENS®**

cbr 

Vaart VAMEX in de fuik van het CBR?

VAMEX-perikelen

Al meer dan een decennium komt met regelmaat vanuit verschillende politieke invalshoeken de gedachte op om VAMEX onder te brengen bij het CBR. Met daarbij telkens de gedachte dat een grote organisatie als het CBR de publieke taken professioneler en goedkoper zal kunnen uitvoeren. *Pag. 2 - 4*

Voordrachten welkom

Een ieder, motorbootvaarders, watersporters, bedrijven of instellingen, die iets hebben met het varen met een motorboot kunnen tot 1 augustus a.s. voordrachten indienen voor de Nationale Motorbootvaren Prijs 2015. Lees de *pagina's 5 - 6* en *reageer!!!*

Bezoek verkeerscentrale

Hou vooral stuurboordwal, kijk regelmatig achterom en hou contact met je omgeving. Besef dat je als pleziervaarder slecht zichtbaar bent voor de over het algemeen grotere beroepsvaart. Als je op die wijze de Waterweg bevaart, dan heb je qua veiligheid al heel wat gewonnen. *Pagina 9 - 11*

Controle

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van de Rijksoverheid gaat in het vaarseizoen van 2015 jachthavens controleren op legionellapreventie. De inspecties hebben tot doel de naleving te verbeteren en daarmee legionella te voorkomen. *Pagina 18*



VAMEX onderbrengen bij het CBR?

Achtergronden, Feiten en Zorgen

VAMEX is een door de recreatievaartsector - ANWB, Watersportverbond, Koninklijke Nederlandsche Motorboot Club (KNMC) en NWWB - opgerichte en bestuurd examenorganisatie.

VAMEX is aangewezen door het ministerie van Infrastructuur en Milieu en valt onder de Kaderwet ZBO's. De examinering voor het Klein Vaarbewijs wordt al meer dan 30 jaar door de watersportsector zelf gedaan en in de loop der jaren is VAMEX uitgegroeid tot een professioneel exameninstituut dat een groot draagvlak heeft opgebouwd. Jaarlijks worden ongeveer 30.000 individuele computerexamens afgenomen op vijf examenlocaties. VAMEX geeft ook zelf de vaarbewijzen af.

Inleiding en Achtergrond

Al meer dan een decennium komt met regelmaat vanuit verschillende politieke invalshoeken de gedachte op om VAMEX onder te brengen bij het CBR. De achterliggende aanname is daarbij telkens dat een grote organisatie als het CBR de publieke taken professioneler en goedkoper zal kunnen uitvoeren dan een kleine en minder robuuste organisatie als VAMEX.

In 2004 bedacht de toenmalige minister Netelenbos voor het eerst dat alle mobiliteitsexamens bij het CBR zouden moeten worden ondergebracht. Dit resulteerde een paar jaar later wel in het onderbrengen van de beroepsvaartexamens bij het CBR, maar voor VAMEX werd dat toen tegengehouden. Minister Peijs vond toen dat de participatie van de sector essentieel was voor het draagvlak, de professionaliteit van de examinering en de veiligheid op het water.

In 2010 werd opnieuw gedacht over het onderbrengen van VAMEX bij het CBR. Na een onafhankelijke externe evaluatie van VAMEX, bleek toen dat "alle publieke taken op een doeltreffende en doelmatige wijze werden uitgevoerd en VAMEX robuust was in de uitvoering van bestaande taken, maar vooral

(Vervolg op pagina 3)

(Vervolg van pagina 2)

ook snel in staat was vernieuwingen door te voeren". Aangezien het CBR toen zelf onder verscherpt toezicht stond, was een nieuwe aanwijzing van VAMEX de enige logische keuze.

In 2013 kwam een door minister Blok geïnstalleerde commissie de Leeuw in hun onderzoek naar herpositionering van ZBO's (onderdeel van de Hervormingsagenda Rijk) tot het advies om VAMEX onder te brengen bij het CBR: "In lijn met de kabinetsdoelstellingen om te komen tot een kleinere en efficiëntere overheid, geldt in het algemeen dat waar mogelijk kleine organisaties zich aansluiten bij grotere organisaties. Gezien de omvang van Vamex ligt het voor de hand dat de organisatie wordt gebundeld met een bestaande soortgelijke organisatie. De werkprocessen van Vamex kennen gelijkenissen met taken van het CBR".

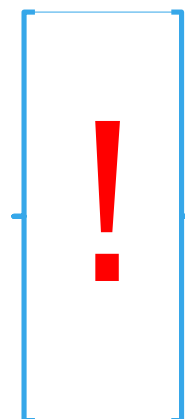
Op basis van dit advies besloot de Secretaris Generaal van het ministerie van Infrastructuur en Milieu dat er eerst een business case moest komen die de meerwaarde van een eventuele samenvoeging met het CBR moest aantonen. De vervolgens door Rijksadvies opgeleverde business case kon de meerwaarde nog niet objectief aantonen en benoemde een aantal duidelijke risico's, die volgens Rijksadvies om aanvullend onderzoek vroegen.

Ondanks deze uitkomst ligt er nu toch een advies van de minister om de taken van VAMEX over een periode van vier jaar geleidelijk te laten ingroeien in de CBR organisatie. Dit onder de voorwaarde dat het CBR minimaal dezelfde kwaliteit van dienstverlening kan garanderen en de betrokkenheid van de sector gewaarborgd kan blijven.

Feiten over de huidige VAMEX-organisatie

1. Met de examens richt VAMEX zich op het bevorderen van de veiligheid op het water. Via de betrokken bonden wordt hiervoor kennis en expertise ingebracht.
2. Het ministerie maakt regelmatig gebruik van deze expertise bij voorgenomen wetswijzigingen, advisering over vrijstellingen, medische eisen en bij internationale vraagstukken.
3. De bonden stimuleren de pleziervaarder om examen te doen, ook als voor hen geen vaarbewijsplicht geldt. Ongeveer een derde van de examenkandidaten doet het examen vrijwillig.
4. De organisatie beschikt over vijf landelijk gespreide en moderne examenlocaties waar alle examenkandidaten binnen 1 tot 2 weken na inschrijving terecht kunnen voor hun individuele computerexamen.
5. Er wordt slim gebruik gemaakt van de mogelijkheden van ICT waardoor processen klantvriendelijk en doelmatig zijn. De klanttevredenheid is hoog (7,5), terwijl de tarieven in de afgelopen jaren met tientallen procenten verlaagd konden worden. Het meest afgenomen Klein Vaarbewijs 1 examen kost € 42,-.
6. Voor geslaagde kandidaten wordt direct na afloop van het examen het vaarbewijs op de examenlocatie geprint, zodat de kandidaat dezelfde dag nog kan gaan varen.
7. De bedrijfsvoering van VAMEX als ZBO is zeer transparant en het toezicht is goed georganiseerd. Het vergt een minimale inspanning van de overheid (volgens het ministerie van IenM minder dan 0,1 fte).

(Vervolg op pagina 4)





Geen
bundeling
VAMEX
met het
CBR !

Krijgen we
een te grote
afstand van
de plezier-
vaarders

VAMEX
draait als
een tierelier!

Redactieteam
VNM

(Vervolg van pagina 3)

8. Onafhankelijk toezicht op organisatie en examinering vindt plaats door De Examenkamer. In hun laatste jaarrapportage vonden zij “de examens en de examinering van een prima kwaliteit, die zich kunnen meten met de hoogste standaarden die daarvoor binnen de examenpraktijk in Nederland van toepassing zijn. In de examenpraktijk worden de vaarexamens en het functioneren van de Stichting VAMEX als een bijzonder en erg goed functionerend voorbeeld gezien.”
9. De financiële positie van VAMEX is zeer gezond, waardoor ook niet direct rendabele activiteiten zoals mondelinge examens, beperkte examens o.b.v. vrijstellingen en (praktijk)examens voor grote pleziervaartuigen tegen dezelfde lage tarieven kunnen worden aangeboden. Ook de gratis omruil van de verouderde papieren vaarbewijzen is volledig door VAMEX gefinancierd.
10. VAMEX is als kleine en flexibele organisatie juist goed in staat de gevraagde diversiteit, kwaliteit en maatwerk voor de pleziervaarder en voor de overheid te bieden.

Zorgen over het verdere proces

Er ligt nu een advies van de minister van IenM om VAMEX binnen vier jaar te laten ingroeien in de CBR-organisatie, mits het CBR een minimaal gelijkblijvende kwaliteit kan garanderen. De exacte inhoud van het advies is niet openbaar, het exacte proces en tempo van besluitvorming nog onbekend.

De kennelijk nog met voorbehouden omklede langjarige horizon, in combinatie met de grote verschillen tussen beide organisaties baart wel al op voorhand grote zorgen. Het leidt tot mogelijk langdurige onzekerheid over de snelheid en de exacte criteria van verdere besluitvorming. Het belemmert daarmee de reguliere bedrijfsvoering van VAMEX, met name met betrekking tot investeringen en personeelsbeleid.

VAMEX doet het goed uit een oogpunt van kwaliteit, kosten, klanttevredenheid en transparantie. De tarieven zijn laag. Het grote percentage vrijwillige examenkandidaten onderstreept het belang van de betrokkenheid van de sector voor de veiligheid op het water. Een te lang boven de markt hangende overgang van VAMEX naar het CBR zet de continuïteit en verdere ontwikkeling van VAMEX onder druk en vergroot het risico dat veel kennis en kunde zal weglekken. Het allergrootste risico is dan ook dat er straks met veel moeite van alles gerepareerd moet gaan worden dat nu verre van stuk is.

Bron: KNMC

4

Aanmelding Nationale Motorbootvaren Prijs 2015 van start

Voordrachten welkom!

Een ieder, motorbootvaarders, watersporters, bedrijven of instellingen die iets hebben met het varen met een motorboot kunnen tot 1 augustus a.s. voordrachten indienen voor de Nationale Motorbootvaren Prijs 2015.

De prijs zal dit jaar voor de derde maal worden uitgereikt. In 2013 is de prijs gewonnen door de Provincie Drenthe voor het realiseren van de Veenvaart, het kanaal van Emmen naar Ter Apel, in 2014 is de prijs uitgereikt aan Rijkswaterstaat voor het project “Varen Doe Je Samen”.

De Nationale Motorboot Varen Prijs is bedoeld als steuntje in de rug voor initiatieven en activiteiten die bijdragen aan het plezierig, veilig en attractief motorbootvaren in Nederland. De prijs is een initiatief van Stichting Bevordering Motorbootvaren.

De Nationale Motorboot Varen Prijs is in het leven geroepen vanuit de gedachte dat overal in ons land verenigingen, organisaties, werkgroepen en particulieren in de weer zijn, om het motorbootvaren te bevorderen. Het kan daarbij gaan om het open houden of juist opnieuw bevaarbaar maken van vaarwegen, maar bijvoorbeeld ook om het volbrengen van een bijzondere vaartocht. Ook kunnen vrijwilligers bij bijvoorbeeld watersportverenigingen die bijzonder hebben bijgedragen aan het motorbootvaren genomineerd worden. Het is mede aan dit soort initiatieven te danken, dat tienduizenden Nederlanders elk jaar weer plezier beleven van hun motorboot. Met een speciale waarderingsprijs wil de Stichting Bevordering Motorbootvaren dat benadrukken en promotioneel ondersteunen. De prijs bestaat uit een herinneringsstandaard en een oorkonde.

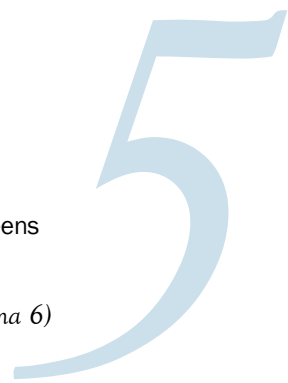
Voorwaarden

Om voor de Nationale Motorboot Varen Prijs in aanmerking te komen, moet een initiatief of prestatie positief hebben bijgedragen aan één of meer van de volgende aspecten van het motorbootvaren:

- Het vaarplezier in de meest brede zin
- vaarroutes
- veiligheid en duurzaamheid
- de promotie van motorbootvaren

Een uitgewerkt voorstel of plan dat in de toekomst kan bijdragen aan het motorbootvaren kan eveneens worden voorgedragen.

(Vervolg op pagina 6)





(Vervolg van pagina 5)

Verdere bijzonderheden staan vermeld op de website www.motorbootvarenprijs.nl, waar ook het voordrachtformulier kan worden gedownload.

Jury

Voordrachten voor de Nationale Motorboot Varen Prijs worden beoordeeld door een onafhankelijke vakjury, onder voorzitterschap van Nico van Lamsweerde, oud-directeur van de Stichting Recreatietoervaart Nederland. De jury bestaat uit watersportjournalisten van de media de Waterkampioen, Motorboot, de Vaakrant en uit vertegenwoordigers van het Watersportverbond, de Koninklijke Nederlandsche Motorboot Club (KNMC) en Veilig Verkeer Nederland. De juryleden, die zelf ook voordrachten kunnen indienen, worden jaarlijks benoemd of herbenoemd door het bestuur van de Stichting Bevordering Motorbootvaren.

Voordrachten indienen

Voordrachten voor de Nationale Motorbootvaren Prijs 2015 kunnen tot 1 augustus worden ingediend per e-mail: motorbootvarenprijs@kpnmail.nl. Elke voordracht dient te zijn voorzien van een bondige motivatie. Op basis van de ingediende voordrachten stelt de jury na 1 augustus de nominaties vast voor de Nationale Motorbootvaren Prijs 2015. Uit deze nominaties zal de jury vervolgens de winnaar kiezen.

Prijsuitreiking

De winnaar van de Nationale Motorboot Varen Prijs 2015 wordt – onder voorbehoud - in september 2015 bekendgemaakt tijdens de Hiswa te Water 2015 in Amsterdam.

Noot voor de redacties:

Nadere info of toelichting is te verkrijgen bij het bestuur van de Stichting, Joop Simmers, tel 06-30793374 of per mail simmersjw@planet.nl



Vaar veilig Voorkom motorstoring

Elk jaar komen hulpverleners in actie voor mensen die op het water in problemen raken. Motorpech blijkt een veel voorkomende bron van ellende. Wie graag vaart doet er goed aan het koelwatersysteem, de koelwaterinlaat en de brandstofvoorziening van de motor dagelijks te controleren. Deze brochure geeft tips om motorstoring te voorkomen.

Download de brochure van het project 'Varen doe je Samen!' van de website:
www.knmc-vnm.nl/documenten/archief-openbaar

Deze brochure is uitgegeven in het kader van het project

'Varen doe je Samen!' en is onderdeel van een serie over 'veilig varen'.

Op www.varendoejesamen.nl zijn de overige brochures en de informatieve

'Knooppuntenboekjes' te vinden. In deze boekjes worden ruim 100 knelpunten beschreven waar beroeps- en recreatievaart het vaarwater delen.

Ook kunt u op deze site de kaart met alle snelvaargebieden in Nederland downloaden.

Voor vragen over de vaarweg kunt u – zeven dagen per week van 's ochtends 06:00 uur tot 's avonds 22:30 uur – gratis bellen met de Landelijke Informatielijn van Rijkswaterstaat: 0800-8002.





Pilot maaien waterplanten

Hoorn - 9-4-2015

De Provincie Noord-Holland en een aantal gemeenten langs de Markermeerkust starten een pilot om voor het komende vaarseizoen waterplanten te maaien.

De provincie Noord-Holland en een aantal gemeenten langs de Markermeerkust van Hoorn tot aan Waterland trekken samen 40.000 euro uit om het komende vaarseizoen waterplanten te maaien. Waterplanten zorgen voor schoon en gezond water, maar de recreatievaart heeft hier last van. Daarom start deze zomer een pilot om ervaring op te doen met het maaien van waterplanten.

Waterplantenoverlast

In de ondiepe delen van het Markermeer groeien veel waterplanten. Deze zorgen voor schoon en gezond water en voor het natuurlijke en biologische evenwicht in het water. De recreatievaart heeft echter veel last van waterplanten. Vooral fonteinkruid kan tot aan het wateroppervlak groeien en kan in de schroef terecht komen of aan de kiel of het roer blijven hangen. Daarbij zijn er meldingen van steeds grotere waterplantenvelden. De overlast wordt voornamelijk ervaren op de route Edam-Volendam en Hoorn.

Gezamenlijke aanpak

'Deze pilot is een belangrijke stap voor de aanpak van waterplantenoverlast,' legt wethouder Judith de Jong van de gemeente Hoorn uit. 'Na de zomer evalueren wij de pilot en kijken we of en hoe wij de aanpak van overlast voor de langere termijn kunnen organiseren.' Zowel de provincie als de gemeenten benadrukken dat het belangrijk is dat alle betrokken partijen samenwerken om de overlast in te beperken. 'Als het aan ons ligt, dragen ook Rijkswaterstaat en gebruikers/watersporters in de toekomst bij aan het maaien. Hierover gaan wij met hen in gesprek' aldus De Jong.

Urgentie

De provincie Noord-Holland heeft eind vorig jaar toegezegd om het organiseren van het maaien te onderzoeken. Dit is gebeurd in een werkgroep samen met de gemeenten Edam-Volendam, Hoorn, Zeevang, Koggenland en Waterland. Ook het Watersportverbond, Stichting Waterfront Hoorn, reddingsbrigade Zeevang, de ANWB, Recron en de Hiswa zijn hierbij bij betrokken.

De overlast van waterplanten voor de recreatievaart staat al langer op de agenda. De werkgroep vindt het belangrijk om eerst ervaring op te doen met het maaien in het Hoornse Hop. Om dit in 2015 al te kunnen doen, hebben de provincie en de betrokken gemeenten besloten geld beschikbaar te stellen voor een pilot. Met het beschikbare budget kan ongeveer 50 hectare aan waterplanten worden gemaaid.

Waterplantenmeldpunt

Ook dit jaar hebben recreanten de mogelijkheid om de overlast van waterplanten in het Hoornse Hop te melden via de website van de gemeente Hoorn. Vanwege de pilot is het extra belangrijk dat recreanten dit ook blijven doen. Het meldpunt wordt mede gebruikt om te bepalen waar de meeste overlast is en waar dus ook gemaaid moet worden.

Melden bij: www.hoorn.nl/overlastwaterplanten

Bron: gemeente Hoorn





Varen doe je Samen!

Ook op de 'Waterweg'

In het kader van varen doe je samen hebben de secretaris van het VNM Jan de Wit en bestuurslid Peter Otterspeer een informatiebijeenkomst bezocht van het Havenbedrijf Rotterdam op de locatie VerkeersCentrale Hoek van Holland.

Frank van der Put hield een inleidend praatje over varen op de Waterweg. De stelling was dat varen op de Loosdrechtse plassen iets geheel anders is dan varen op de Waterweg.

Hou vooral stuurboordwal, kijk regelmatig achterom en hou contact met je omgeving. Besef dat je als pleziervaarder slecht zichtbaar bent voor de over het algemeen grotere beroepsvaart. Als je op die wijze de Waterweg bevaart, dan heb je qua veiligheid al heel wat gewonnen.

Frank van der Put gaf aan dat hij voor het Havenbedrijf Rotterdam zitting heeft in het samenwerkingsverband "Varen doe je Samen!".

Risico van incidenten met de recreatievaart kun je alleen maar verlagen als je de juiste watersporters weet te bereiken en samen tot oplossingen komt.

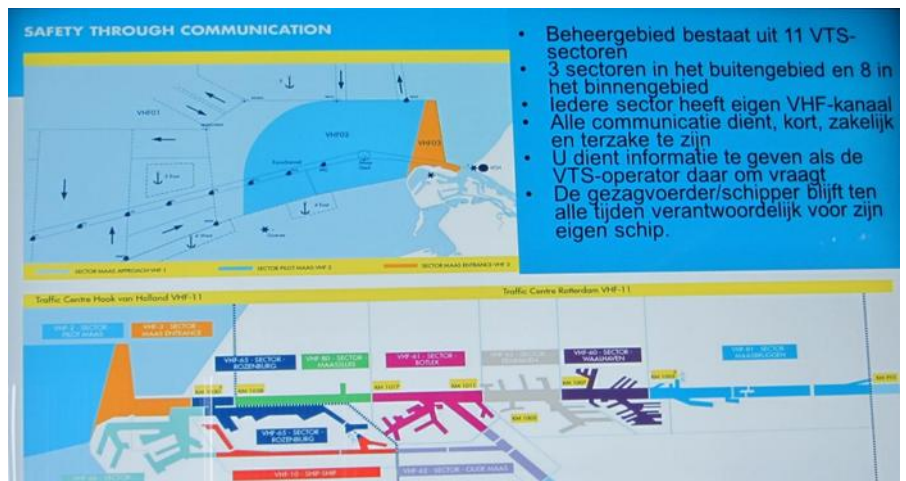
Vanuit de groep kwam de vraag naar voren, moet er niet een uitluisterplicht komen voor de marifoon. Op dit moment is voor de pleziervaart een marifoon niet verplicht. Is er een marifoon aan boord, dan moet de luisteraar geleerd hebben te communiceren met de marifoon, anders gaat het niet goed. Een andere vraag was of een radarreflector verplicht is op de waterweg.

Het antwoord hierop moest even worden opgezocht en het blijkt dat een radarreflector verplicht is bij slecht zicht. Echter ten aanzien hiervan werd het advies meegegeven, heb je een radarreflector aan boord, hang hem dan in de mast, je bent dan toch beter zichtbaar. Nog beter is een AIS transponder die zijn tegenwoordig niet meer zo kostbaar, dan ben je nog beter zichtbaar op de Waterweg en ook op zee.

Tot slot gaf Frank aan dat het op verzoek mogelijk is een presentatie over 'Varen doe je Samen!' op locatie gegeven. De watersportverenigingen die daar belangstelling voor hebben kunnen daartoe een verzoek indienen. Zo'n presentatie duurt 1 tot 1 ½ uur.

Tot slot van dit deel van de presentatie werd aangegeven dat "Varen doe je samen" ook een Facebook-pagina heeft.

(Vervolg op pagina 10)



(Vervolg van pagina 9)

De verkeerscentrale Hoek van Holland is sinds 2012 in bedrijf. De huidige verkeerscentrale Rotterdam sinds 2010. Deze beide locaties vormen het verkeersbegeleidend systeem van de Rotterdamse Haven en zorgt er voor dat het scheepvaartverkeer vlot en veilig verloopt.

Het verkeersbegeleidend systeem beslaat een gebied van 100 kilometer, 60 kilometer op zee tot 40 kilometer landinwaarts. Dat is voor de kenners voorbij de Van Brienenoordbrug en de Spijkenisserbrug. Het gebied is onderverdeeld in twee regio's; Europort en Rotterdam en elf sectoren met ieder een eigen marifoonkanaal. De VTS-operators houden het gebied dag en nacht in de gaten vanaf de beide genoemde locaties.

VTS staat voor Vessel Traffic Services.

De services die VTS verstrekt zijn informatie en adviezen. Daar waar nodig bemiddelt de VTS operator tussen schepen om gevaarlijke situaties te voorkomen.

Daarnaast is er ook TOS en dat staat voor Traffic Organisatie en Service. TOS voorziet in essentiële informatie en kan advies of instructie bevatten.

Er is ook NAS en dat staat voor Navigational Assistant Service. Dit is een service voor navigatie aan boord. Dat wordt gegeven op verzoek van de verkeersdeelnemer of indien gewenst door de VTS operator.

Als laatste is er ook Traffic instruction. Het optreden van de verkeerscentrale bestaat voor het grootste deel uit informatie en adviezen. Echter bij acuut dreigend gevaar geeft de scheepvaartwet de VTS operator de bevoegdheid een Traffic instruction te geven. Een traffic instruction is een bindende order van de VTS operator.

Enig cijfermateriaal

Enige getallen die een indruk geven over welke grootheden we het hebben in de Rotterdamse haven:

Het aantal bezoekende zeeschepen per jaar is 32.000. Het aantal bezoekende binnenvaartschepen 100.000 per jaar. Dit alles resulteert in een aantal van 800.000 scheepsbewegingen per jaar. Voor het jaar 2020 wordt een groei verwacht van 20%.

In 2014 waren er 13 aanvaringen en 14 aanvaringen met afgemeerde schepen of objecten. Als je dat afzet tegen de bovengenoemde getallen, dan kun je rustig stellen dat het veilig varen is in de Rotterdamse haven.

Marifoon

Tijdens het bezoek is ook uitgebreid het marifoongebruik aan de orde geweest. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft geconstateerd dat er in de pleziervaart steeds meer schepen zijn die uitgerust zijn met een marifoon. Ten aanzien van het gebruik van de marifoon bracht het havenbedrijf enige punten onder de aandacht zoals:

- ♦ Gebruik de marifoon kort, zakelijk en ter zake;
- ♦ Benoem de geadresseerde, benoem de afzender en geef dan het bericht;
- ♦ Gebruik na het bericht een slotwoord (over of uit).

Bedenk van te voren wat je wilt vertellen, dat bevordert een kort, zakelijk en ter zake marifoonverkeer.

(Vervolg op pagina 11)



(Vervolg van pagina 10)

Schakel je over naar een ander kanaal en je wilt een bericht verzenden, luister dan eerst even enige tijd het kanaal uit of dat wellicht in gebruik is. Je voorkomt daarmee dat je anderen in belangrijke berichtgevingen onderbreekt.

In het marifoonverkeer worden een aantal basiswoorden gebruikt, die er voor moeten zorgen dat het marifoonverkeer niet verkeerd wordt begrepen. Hierna de meeste basiswoorden op een rijtje:

- ♦ Over, uit: begrepen en correctie;
- ♦ Attentie: dan gaat het om een vraag;
- ♦ Stand-by: dan gaat het om een antwoord;
- ♦ Correct: dan gaat om een verzoek;
- ♦ Positief en negatief: dan gaat het om informatie.

Als afsluiting van de presentatie op de verkeerscentrale Hoek van Holland werden de aanwezigen in de gelegenheid gesteld om een kijkje te nemen bij de verkeersleiders. Op de eerste verdieping is een centrale, die bij uitval het scheepvaartverkeer kan overnemen, doch deze centrale wordt het grootste deel van de tijd gebruikt voor opleiding van de verkeersleiders. Op de 2e verdieping is de daadwerkelijke verkeerscentrale en daar zitten de verkeersleiders. Zij hebben daar een schitterend overzicht op de monding van de Waterweg en richting zee. Er was gelegenheid om vragen te stellen en er werd aanvullende informatie gegeven. Wellicht ter lering ende vermaeck voor de lezer. Als je met je plezierjacht vanuit Rotterdam richting zee gaat varen en je hebt geen communicatiemiddelen aan boord, dan kun je niet communiceren met de

verkeerscentrale. De verkeerscentrale ziet je echter wel op hun apparatuur en geeft je dan ook in hun systeem een nummer. Met dat nummer kunnen ze je blijven volgen over hun beeldschermen tot dat je 60 kilometer buitengaats bent. Zolang je je aan de regels houdt zal je er niets van merken en zal je ook niet tegengehouden worden.

Verslag: Peter Otterspeer





Weesp verwacht veel van sloepennetwerk

WEESP - Verhuur van bootjes, meer aanlegplaatsen en meeliften met landelijke promotie. Weesp hoopt vanaf volgend jaar te volop te profiteren van het Sloepennetwerk Gooi & Vecht.

Het Sloepennetwerk is een regionaal project en richt zich zowel op mensen die een sloep hebben als op mensen die voor een dagje zo'n bootje willen huren.

Knooppunt

Weesp wordt een knooppunt in een regionale sloepenroute. Bij café 't Helletje aan de Stationsweg en bij Fort Uitermeer aan de 's-Gravelandseweg komen nieuwe aanlegsteigers voor sloepen. Dat gebeurt waarschijnlijk al dit jaar.

Bezoekers

De route leidt naar verwachting tot meer bezoekers in Weesp, omdat opvarenden gewezen worden op activiteiten, horeca en winkels in de binnenstad.

Opbrengst

Hoeveel levert dat dan op? Dat moeten we uiteraard afwachten, maar de regionale verwachtingen bij initiatiefnemer Itrovator zijn sky-high: 6 miljoen euro per jaar, onder meer uit bootverhuur en het verpachten van steigers, plus 60 banen in de toeristische sector.

De totale kosten zijn geraamd op 236.000 euro, Weesp betaalt daar 8.000 euro aan mee.

Bron: Weespernieuws.nl, 11 april 2015

12



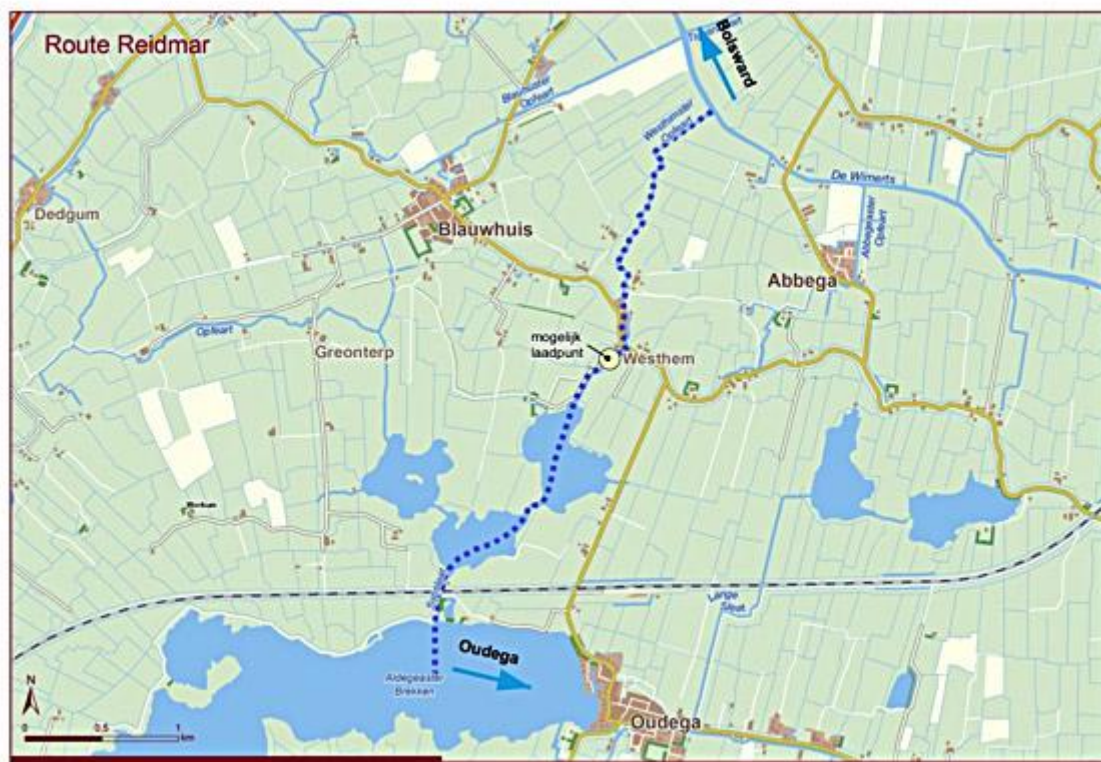
Súdwest-Fryslân denkt meer toeristen te trekken met routes voor elektrosloepen

OUDEGA Súdwest-Fryslân (NL) – In 2016 wordt begonnen met de aanleg van de tweede electric only route in Súdwest-Fryslân (Sneek e.o.). De gemeenteraad van deze gemeente in het zuidwesten van Friesland stemde onlangs in met het voorstel voor de aanleg.

In de zomer van 2015 worden de plannen voor de route verder uitgewerkt. Als alles volgens planning verloopt, kan de route nog in 2016 gevaren worden. Voor de aanleg van de route is 1,25 miljoen euro beschikbaar. Zowel de gemeente als de provincie betalen 50%. In de zomer van 2014 startte Het Friese Merenproject met de aanleg van de eerste Friese 'electric only'-vaarroute, namelijk het vaartraject Heeg-Âldega-Heeg.

Met de komst van de tweede electric only vaarroute ziet de 'Kanowerkgroep', bestaande uit afvaardigingen van de dorpsbelangen Blauwhuis, Greonterp, Wolsum en Westhem, een lang gekoesterde wens in vervulling gaan. De route biedt de watersporter veel moois. Het is bijzonder om in stilte door het groene landschap te varen en de rust van de natuur te ontdekken. Ook de lokale ondernemers hebben er belang bij; een electric-only route kan zorgen voor een grotere toestroom van toeristen.

(Vervolg op pagina 14)



(Vervolg van pagina 13)

Natuurgebied Bûtenfjild krijgt ook route voor elektrosloepen

Fryslân zet nog een stap in de richting van duurzaam, schoon en rustig varen. Provincie Fryslân, gemeente Dantumadiel en de gemeente Tytsjerksteradiel bereikten in 2014 al een akkoord over de aanleg van een electric only route waarvoor april 2015 de eerste voorbereidingen zijn getroffen. Het betreft de vaarverbinding Grutte Wielen – Swemmer. De route loopt van Leeuwarden via Ryptsjerk en De Falom tot aan de Swemmer nabij de Westereen. De werkzaamheden starten na het vaarseizoen van 2015. Volgens de planning zijn alle werkzaamheden eind 2016 afgerond. De elektrische vaarroute is alleen bestemd voor elektrische of hybride boten met een diepgang van maximaal 80 cm.

De werkzaamheden bestaan onder andere uit het baggeren van de route, het aanleggen van twee sluisjes, het ophogen van bruggen en het creëren van picknickplaatsen en vogelkijkhutten, dit laatste op verzoek van bewoners uit de regio Ryptsjerk. De totale kosten voor de aanleg bedragen 2,8 miljoen euro. Provincie Fryslân neemt 1,75 miljoen euro voor haar rekening, gemeente Dantumadiel 500.000 euro en gemeente Tytsjerksteradiel 575.000 euro.

De Bûtenfjildroute opent Noordoost Fryslân als de achtertuin van Leeuwarden. De nieuwe route is één van de wensen uit de Dorpenvisie Wetterwâlden Bûtenfjild. De commissie Wetterwâlden probeert plannen bij elkaar te brengen. Deze plannen zijn bedoeld voor de dertien dorpen die liggen aan de Centrale As en de Lauwersseewei. Samen met Het Friese Merenproject en de gemeenten Dantumadiel en Tytsjerksteradiel is gezocht naar de mogelijkheden voor de realisatie van deze route.

<http://www.frieslandhollandnieuws.nl/>

15 april 2015

14



745.000 euro voor de Veenvaart

De provincie Drenthe stelt 745.000 euro uit het budget Vitaal platteland beschikbaar voor het regionale vaarcircuit Zuidoost Drenthe. Onder de noemer 'Verzilpering Veenvaart' krijgen recreatie en toerisme in Zuidoost Drenthe en Hogeveen een extra impuls. Met het geld gaan gemeenten diverse voorzieningen aanleggen of vernieuwen langs de vaarroutes.

Gedeputeerde Rein Munniksma ziet de plannen als een kroon op investeringen die in de Veenvaart zijn gedaan. "De opening van het Koning Willem Alexanderkanaal in 2013 was een belangrijke mijlpaal. Met betere voorzieningen langs de vaarroutes komen we tegemoet aan de hoge eisen die toeristen en recreanten tegenwoordig stellen. Die kwaliteit draagt ook bij aan verhoogde leefbaarheid, een mooie omgeving en een sterke plattelandseconomie," aldus de gedeputeerde voor plattelandontwikkeling.

Impuls regionaal vaarcircuit

Het project 'Verzilpering Veenvaart' bestaat uit zes projecten in verschillende gemeenten. De projecten zijn op korte termijn uit te voeren.

- Twee nieuwe aanlegplaatsen in het Grevelingkanaal in de gemeente Aa en Hunze en de upgrade van de kano-overstapplaats tot volwaardige ligplaats.
- Creëren van een recreatief centrumkwartier in Nieuw-Amsterdam, inclusief aanlegsteiger en nutsvoorzieningen bij aanleg- en halteplaatsen.
- Sanitaire en nutsvoorzieningen bij aanleg- en halteplaatsen in Oranjedorp.
- Verbetering van de voorzieningen, zoals elektriciteitskastjes en watertappunt in de toeristische haven.
- Toegankelijk maken van de scheepswerf in Coevorden voor de vaarverbinding.
- Realiseren van een passantenhaven Zuiderpark/Alteveer met een gunstige ligging ten opzichte van het centrum van Hogeveen.

De gemeenten hebben een individueel subsidieverzoek ingediend en dragen zelf ook de helft van de kosten. Zij maken gebruik van de expertise die bij de provincie aanwezig is met betrekking tot het ontwerp, onderhoud en beheer van de vaarwegen en de bijbehorende voorzieningen. Daarmee voldoen de plannen aan de randvoorwaarden die de provincie als eigenaar van (delen van) de vaarwegen stelt.

Bron Provincie Drenthe, 24 maart 2015.

<http://www.provincie.drenthe.nl/actueel/nieuwsberichten/@115081/745-000-euro/>

Beleidsaanbevelingen recreatiesector

21 maart 2015

Geachte fractie,

U gaat u wederom het belangrijke werk doen van volksvertegenwoordiging voor de komende 4 jaar. Iedereen weet dat in een democratie elke stem telt; vandaar dat de recreatiesector, samenwerkend in de Regiegroep Recreatie en Natuur¹, nu alle fracties oproept om de volgende aanbevelingen mee te nemen in het nieuwe Collegeprogramma en de komende Statenperiode in het algemeen.

Met vriendelijke groet,
namens de Regiegroep Recreatie & Natuur (RRN)



A. (Fred) A.M. Bloot, voorzitter

REGIEGROEP RECREATIE & NATUUR



1. PAS beleid

De recreatiesector veroorzaakt nauwelijks tot geen uitstoot van stikstof. De gekozen systematiek lijkt onvoldoende waarborgen op ontwikkelingsruimte te bieden aan recreatiebedrijven en –organisaties².

De RRN vraagt daarom om een preferente positie in uw provinciaal PAS beleid.

2. Legaal bestaand (gewijzigd) gebruik niet achteraf belasten

Een recreatiebedrijf is geen boerderij. Onze sector stoot vrijwel geen stikstof uit. Bij het PAS beleid (2009-2015) en voor de opname in het Natura beheerplan staat het recreatief gebruik bij sommige provincies in het 'verdachtenbankje' en wil men alsnog met terugwerkende kracht een vergunning vragen in het kader van de Natuurbeschermingswet; met alle bijkomende dure ecologische bewijsonderzoeken van dien.

De RRN vraagt om een generieke vrijstelling voor de recreatieondernemers op dit punt.

3. Vaarrouthenetwerken en waterrecreatie

Naast het bieden van recreatie- en sport mogelijkheden, draagt het recreatieve vaarrouthenetwerk wezenlijk bij aan de regionale economie en ruimtelijke kwaliteit van de provincie. De afgelopen jaren is ruim € 500 miljoen geïnvesteerd in het knelpuntenvrij maken van het landelijke recreatietoervaartnet (BRTN).

¹ Een samenwerkingsverband van Hiswa vereniging, Platform Waterrecreatie, RECRON, Sportvisserij Nederland, Watersportverbond en de Jagersvereniging om een natuurbeleid in Nederland te bepleiten dat ruimte laat voor beleven, benutten en beschermen.

² De gereserveerde 'depositieruimte voor grenswaarden' is beperkt en wordt ook door andere sectoren benut. Wanneer het stikstof grenswaardensegment al voor 95 % is toebedeeld, wordt recreatieve bedrijvigheid al bij de grenswaarde van 0,05 mol/l op-wet vergunningplichtig voor stikstof, hetgeen als onredelijk wordt gevoeld in vergelijking met de uitstoot van industrie en agrarische sector.

Het is van belang dat het ontwikkelde toervaartnet en bijbehorende voorzieningen goed worden onderhouden en verder worden benut voor de ontwikkeling van de gastvrijheids-economie. Dit vraagt onder andere om het slim koppelen aan landrecreatie. Ook het bevaarbaar houden van waterwegen is - door steeds meer waterplantengroei of te weinig baggeren - een belangrijk aandachtspunt. Om deze toeristische infrastructuur te bewaken vergt dit een aantal acties vanuit uw provincie:

De RRN roept op tot

- een gegarandeerde uitvoering van het resterende BRTN routenetwerk.
- het bewaken dat niet teveel van deze toeristische infrastructuur onnodig afgesloten wordt vanwege mogelijke verstoring van de natuur. Daarbij ook nadrukkelijk af te wegen wat de gevolgen zijn voor de vrijetijdseconomie in uw provincie.
- het tijdig baggeren door provincie i.s.m. het waterschap en RWS.
- voldoende reservering van (co) financiering voor onderhoud, aanleg steigers etc.
- een uitnodigende provinciale regie om 'partners in business' te matchen en de promotie voor de waterrecreatie gezamenlijk aan te pakken.

4. Provinciale natuurregeling

De nieuwe Wet Natuurbescherming komt waarschijnlijk dit jaar tot een afronding. De afgelopen jaren zijn er vele conflicten ontstaan doordat er teveel nadruk lag op individuele soortbescherming en een vaak rigide hantering van het voorzorgprincipe.

Gelukkig waait er nu een andere wind: de nieuwe Rijksnatuurvisie zegt dat de inzet moet zijn gericht op de algehele gebiedsconditie en soortenrijkdom, waarbij ecologie en economie in balans worden bekeken.

De RRN is van mening dat zonder beleving (en benutting) er geen draagvlak voor bescherming ontstaat.

De RRN roept u op om

- de gebiedsgerichte aanpak zo simpel mogelijk te maken door geen extra gebiedsetiketten toe te voegen (voorkomen van stapeling van verschillend gebiedsbeleid). Met de aanwijzing van het Nationale Natuur Netwerk (vroeger EHS), de PAS gebieden en het Natura netwerk is het al ingewikkeld genoeg. Streef daarbij naar een beheerplan waarin maatregelen, uitvoering en rangorde voldoende duidelijk zijn.
- niet alleen bovenstaande punten in te brengen maar vervolgens ook nauwlettend te (blijven) volgen op de uitvoering.
- te garanderen dat het oogsten uit de natuur, uiteraard op verantwoorde wijze, mogelijk blijft of het nu plukken, jagen of vissen betreft.

Natuurlijk blijven wij graag betrokken bij uw inzet en zijn te allen tijde bereid bovenstaande wensen nader toe te lichten. Neem daarvoor gerust contact op met ons secretariaat, bereikbaar op 058-2131287.





ILT inspecteert jachthavens op legionellamaatregelen

Nieuwsbericht | 24-04-2015

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gaat in het vaarseizoen van 2015 jachthavens controleren op legionellapreventie. De inspecties hebben tot doel de naleving te verbeteren en daarmee legionella te voorkomen.

De jachthavens moeten bij de controles kunnen laten zien dat zij beschikken over een juiste risicoanalyse en een beheersplan legionella. Daarnaast kijkt de ILT of alle vereiste beheersmaatregelen zijn uitgevoerd. Controle of er structureel drinkwatermonsters zijn genomen en of eventuele overschrijdingen zijn gemeld bij de ILT zijn ook onderdeel van de inspecties.

Op basis van de resultaten van de eerste reeks controles maakt de ILT een analyse van de naleving. Bij alle overige jachthavens worden die documenten opgevraagd op onderdelen waar de naleving slecht is. Zijn de documenten in orde, dan kan een inspectiebezoek achterwege blijven. Op deze manier wil de ILT de inspectielast bij jachthavens verlagen.

Bedrijven die overtredingen hebben begaan, riskeren een last onder dwangsom van maximaal 28.000 euro. Bij herhaalde overtreding krijgen bedrijven daarnaast een boete van maximaal 7.000 euro per overtreding.

Eigenaren en exploitanten kunnen via www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/legionella/regels-voor-legionellapreventie#/jachthavens zien aan welke eisen ze moeten voldoen.

Strengere regels voor risicolocaties

Voor een aantal bedrijven en instellingen gelden strenge regels voor legionellapreventie. Bijvoorbeeld voor plaatsen waar veel mensen komen, of waar mensen komen met een verminderd afweersysteem.

18



NIEUWE PARTICIPANT

Hartelijk welkom...

De watersportvereniging:

WSV Kraggenburg

is toegetreden als participant van het VNM en daarmee tevens ook geassocieerd lid van de KNMC geworden.



19

4.3 MILJOEN EURO INVESTERING RONDOM GEBIED JACHTHAVEN VLAAMSE GEDEELTE MAASPLASSEN

Kinrooi (Limburg, België) – De Belgische gemeente Kinrooi en jachthavenbeheerder Marec investeren gezamenlijk 4,3 miljoen euro in het gebied rondom jachthaven De Spaanjerd. De nieuwe infrastructuur moet nieuw leven blazen in het Vlaamse gedeelte van de Maasplassen tegenover het Nederlandse Stevensweert. Tot de

plannen om ook andere investeerders aan te trekken behoren onder meer recreatiewoningen aan de oevers of in het water.

www.Nieuwsblad.be

www.marec.be



WV IJMOND FEEST

Watersportvereniging IJmond is opgericht op 2 april 1965 en heeft zijn thuishaven in het recreatiegebied Spaarnwoude in Velsen Zuid, zeer gunstig gelegen om in alle richtingen te varen: naar de Noordzee, Noord-Holland, Amsterdam, IJsselmeer en naar het Zuiden. Vanuit hun eerste ligplaats aan het Noordzeekanaal, is de vereniging in de tachtiger jaren verhuisd naar de huidige locatie aan



Zijkanaal C in Velsen-Zuid. De WV IJmond telt rond de 350 leden en beschikt over 240 ligplaatsen voor bootlengtes tot 12 meter. De haven wordt dagelijks gerund door een vaste havenmeester, mevrouw An Bax. Op 12 april 2015 heeft WV IJmond haar 50-jarig bestaan gevierd met een receptie, een boottocht naar

de oude locatie en een feestavond.

Bij deze gelegenheid heeft VNM-vicevoorzitter Peter Bos namens het VNM een plaque aan de voorzitter, J. Sikkema overhandigd en daarmee de vereniging gefeliciteerd en nog vele goede vaarjaren toegewenst.

Redactieteam VNM

ZAANSTAD GEEN BINNENHAVENGELDEN

ZAANDAM - De gemeente Zaanstad laat weten dat ze sinds 15 april tot 28 september 2015 de binnenhavengelden voor de pleziervaart voor eigen rekening neemt. De gemeente wil hiermee meer (internationale) bezoekers naar de stad trekken.

Binnenhavengeld is een gemeentelijke belasting voor boten groter dan vier meter die varen door en aanmeren in Zaanstad. Met deze belasting betalen gebruikers mee aan het onderhoud en beheer van vaarwegen, het bedienen van bruggen en het handha-

ven van orde en veiligheid op het water.

Bron: gemeente Zaanstad

