



Toekomst watersportverenigingen

Analyse van de discussies

Analyse toekomst WSV

In de middagssessie van de najaarsbijeenkomst van de VNM-participantenraad op 22 november jl. werd er in zeven groepen gediscussieerd over de 'Toekomst' van de watersportverenigingen. De discussie schetst een gunstig beeld hoe de verenigingen er voor staan.

Pagina 2 - 5

Samenwerken

Uit een onderzoek in 2013 onder passanten in het IJsselmeer gebied bleek dat 74% van de schippers ouder is dan 50 jaar. In 1993 was dit 35%. De watersporter vergrijsst, maar ook de vloot verouderd. De hele watersport zal de komende decennia veranderen.

Pagina 6 - 7

Boot Holland

Vorig jaar 37.000 bezoekers, dit jaar weer. Onze VNM-doelgroep was aanwezig en we hebben het vrijdag, zaterdag en zondag gewoon druk gehad. Vele contacten konden we als VNM-bestuur leggen, mensen die we anders nooit hadden ontmoet.

Pagina 8 - 12

Digitaal Handboek

Vanaf 1 maart 2015 is het VNM Handboek Jachthavenbeheer voor de besturen van de aangesloten verenigingen beschikbaar. De verenigingen hebben via de aangewezen WSV-contactpersonen een brief en een specifieke inlog-procedure ontvangen.

Pagina 13

STATEMENTS

STATEMENT 1



Tot vijf jaar geleden nog 7% groei in aantal ligplaatsen jachthavens. Door krimp botenbezit, nu overcapaciteit. Dus keuze genoeg en men is steeds slimmer geworden. Een wsv zou nu interessanter moeten zijn dan ooit als een commerciële haven vanwege het lagere lidmaatschap tarief. Neen, want men is tegenwoordig kritischer en stelt hogere kwaliteitseisen en dus waar voor je geld, die commerciële havens steeds meer gaan bieden.

(Vervolg van pagina 2)

Statement 1

- Ja, commerciële havens staan onder druk;
- Mensen met minder geld gaan naar WSV;
- Verenigingshavens moeten jongeren zien te binden;
- Ouderen (opa's en oma's) vragen ook om extra voorzieningen;
- Er achter zien te komen welke motivatie er is om lid te worden en te zijn. Deze kennis inzetten voor beleid;
- Sfeer in verenigingshavens is meestal beter en is van groot belang.

STATEMENT 2



Sloepenhaven moet je niet hebben als wsv.

Zijn dagrecreanten, geen verenigingsmensen, en ze willen geen zelfwerkzaamheden doen.

Statement 2

- Sloepvaarder heeft meestal minder sterke binding met vereniging;
- Sloepen zijn vaak een instapboot voor grotere kajuitboot. Dus toch toelaten als het verenigingswerk hun aanstaat;
- Een sloep heeft soms meerdere eigenaren. Een persoon aanwijzen als lid, vanwege aanspreekpunt, zelfwerkzaamheid, etc;
- Sloepen en sloepbezitters dient men steeds meer en beter te koesteren en als lid te erkennen. Boten en bootgebruik verandert sterk en verenigingen moeten volgen;
- Betrek deze leden actief bij activiteiten, want sloepgebruik leent zich meer en beter voor kleinschalige activiteiten, trainingen en oefeningen in behendigheid;
- Oudere leden stappen vaak over naar een sloep.

Je hebt een
ander nodig
om naar jezelf
te kijken

(Vervolg op pagina 4)

STATEMENTS

STATEMENT 3



Als de bezettingsgraad van een commerciële haven onder de 90% komt, dan is het verdienmodel in gevaar.

Ook het aantal vaarbewegingen neemt de laatste 10 jaar af (gehalveerd) en daardoor minder passantengeld.

Vraag je af wat het verdienmodel van je vereniging is.



Campers op de parkeerplaatsen

(Vervolg van pagina 3)

Statement 3

- Het verdienmodel bestaat uit drie hoofdbestanddelen: contributie leden, liggelden, passanten, adverteerders/ lokale sponsors;
- Soms ook inkomsten uit wedstrijden, verhuur clubaccommodaties, verhuur eigen schepen, (jeugd)activiteiten;
- Aantal passanten inderdaad gehalveerd. Hierdoor achteruitgang inkomsten. Dus bedrijfsmatig denken en deze accommodatie omvormen tot vaste ligplaatsen;
- Het begrip verdienmodel komt bij de verenigingen bijna niet voor. Verenigingen hebben wel een budgettering voor de komende jaren (veelal 5 jaar). Contributie lidmaatschap is hoofdbestanddeel, rest is mooi meegenomen;
- Bedrijfsmatig denken noodzaak. Op het parkeerterrein in de zomer plaatsen maken voor campers. Is een enorme vraag naar en een groeiemarkt.

STATEMENT 4



De ene vereniging is de andere niet.

Het bestaansrecht van een wsv zijn de verenigingsactiviteiten; een haven is sec alleen maar een parkeerplaats.

Een vereniging kan zich alleen onderscheiden in haar activiteiten.



Statement 4

- Ja, het statement geeft zelf het juiste antwoord;
- Niet mee eens. Activiteiten zijn niet erg belangrijk en levert ook geen extra leden op;
- Verenigingen kunnen zich alleen maar onderscheiden in haar activiteiten;
- Verenigingsactiviteiten organiseren is voor vele verenigingen een probleem. Bestuur wil wel, maar de opkomst is vaak matig;
- Bootjes bouwen met de jeugd is een succesvolle activiteit. Zeilopleidingen ook. Jeugdhonk op de haven is een aanrader;
- Een watersportvereniging kan zich alleen maar onderscheiden in de door haar geboden faciliteiten. De activiteiten kunnen alleen maar leuk zijn.

(Vervolg op pagina 5)



STATEMENTS

STATEMENT 5



De **oude** generatie verheerlijkt het leven op het platteland. **Nieuw** omarmt de mogelijkheden die het leven in een bruisende stad biedt. Amsterdam stikt van de bootjes en alleen grote 'events' zijn in! Watersportverenigingen krijgen hun eigen feestjes nauwelijks meer van de grond. Oplossing: (nieuwe) leden benaderen voor extra activiteiten; commissies instellen op velerlei gebied/onderwerpen. Communiceren! Zo zullen ze meer binding...
...met de vereniging krijgen.

(Vervolg van pagina 4)

Statement 5

- Activiteiten worden zelden geëvalueerd. Gemiste kansen! Want hiermee kunnen vaak zinvolle verbeteracties worden ingezet;
- Die tegenstelling is er niet. Ook jongeren willen graag rustig varen;
- Jongeren varen vaak ad-hoc. Ouderen gaan een lang weekend weg, etc;
- Het grootste probleem blijft de juiste personen te motiveren / te betrekken;
- Voor de jongere leden zijn er de nieuwe media om te communiceren. Geen idee of dat een betere binding geeft met het verenigingsleven.

STATEMENT 6



Kennis van verenigingszaken en jarenlange ervaring zorgen ervoor dat kansen niet meer worden gezien.

Met argumenten als...
'zo werkt dat niet in mijn sector'
worden nieuwe ontwikkelingen weggewuifd.

Oorzaak te lang zittende bestuursleden of harde kern in de vereniging.

Statement 6

- Wegwuiven van argumenten als 'zo werkt dat bij ons niet' wordt door iedereen herkend als doodoener;
- Kansen niet meer zien (jarenlang hetzelfde bestuur): eens met het statement;
- Behoudend en comfortzone zijn toch wel de trend;
- Er dient onverkort gestreefd te worden naar een juiste mix van jong en oud, om in het bestuur de opgedane ervaring te kunnen combineren met nieuwe inzichten.

Conclusie: we hebben ons laten inspireren! De verzamelde gegevens uit de discussies schetst een gunstig beeld hoe de aangesloten watersportverenigingen er voor staan. Proficiat. Een mooi en prima signaal voor het begin van dit jaar.

Tip van de redactie: lees vooral het artikel met de cijfers en trends van het bureau Waterrecreatie Acties op de volgende twee pagina's en download het volledige onderzoeksrapport van onze site. De watersport gaat de komende decennia sterk veranderen!

Redactieteam V N M

Succes zit altijd
in de toekomst

Onderzoek naar 'end of life' boten in Nederland

Uit een onderzoek in 2013 onder passanten in het IJsselmeergebied bleek dat 74% van de schippers ouder is dan 50 jaar. In 1993 was dit 35%. De watersporter vergrijst, maar ook de vloot verouderd. Als de 'babyboom generatie' van na de oorlog stopt met varen, naar het bejaardenhuis gaat of komt te overlijden, dan komt een groot aantal schepen te koop. Het is de vraag of en tegen welke prijs jongeren die schepen over willen, of over kunnen nemen. Het bezit van een boot heeft geen hoge prioriteit meer, als men het al kan betalen. Er zullen andere vormen van eigenaarschap ontstaan, de hele watersport zal in de komende decennia veranderen.

Mede dankzij een innovatiesubsidie van het ministerie van EZ heeft Waterrecreatie Advies in opdracht van de Nederlandse Jachtbouw Industrie (NJI, afdeling van de Koninklijke Metaalunie), HIS-WA Vereniging, het Watersportverbond en Bootjessloperij Het Harpje in Enkhuizen onderzoek gedaan naar het aantal 'end of life' boten in Nederland. Er is in 2014 veel publiciteit geweest over 25.000 boten die gesloopt zouden moeten worden en over achtergelaten 'weesboten' in grachten en kanalen. Dit onderzoek moest duidelijkheid scheppen in wat er werkelijk aan de hand is en welke afvalstromen daarbij kunnen ontstaan. Staal en hout kunnen worden gerecycled en leveren geld op, maar het verwerken van polyester kost geld. Er is nog geen manier gevonden om polyester op een nuttige en rendabele manier te herbestemmen.

In het onderzoek zijn de gegevens over het aantal boten in Nederland geactualiseerd (2005 – 2014). Er liggen 197.500 boten in het water waarvan 154.000 in jachthavens. Er zijn 1.160 jachthavens die meer dan 20 ligplaatsen verhuren. Verder liggen er nog 210.000 boten op de wal die worden gebruikt en 100.000 boten, bootjes, surfplanken en kano's in tuinen, garages, schuren en loodsen die niet meer worden gebruikt. De totale Nederlandse recreatievloot weegt 900.000 ton, waarvan 286.000 ton polyester.

(Vervolg op pagina 7)

6



(Vervolg van pagina 6)

Als de gebruikswaarde en de economische waarde van een boot nul of negatief is en opknappen niet meer de moeite waard, dan zal zij uiteindelijk bij een verwerker terecht komen.

Als voor het verwerken moet worden betaald, dan ontstaat het risico dat boten ergens als 'weesboot' worden achtergelaten. 25% van de jachthavens blijkt al te maken te hebben met weesboten, boten waarvan de eigenaar onbekend is.

Het aantal 'end of life' boten dat met name in de komende 5 jaar zal worden gesloopt of beter gezegd gedemonteerd en voor zover mogelijk gerecycled is sterk afhankelijk van de infrastructuur die eigenlijk nog moet worden opgebouwd. Er is met de begeleidingsgroep op basis van de best beschikbare kennis en de resultaten van een onderzoek onder ruim 30 jachthavens in Nederland een scenario gemaakt voor de periode tot 2030. Dit scenario gaat ervan uit dat het aantal te demonteren, af te voeren en voor zover mogelijk te recyclen boten toeneemt van 2,5% in de komende 5 jaar naar 7,5% tussen 2025 en 2030. Dat betekent dat ca. 12.500 van de 500.000 boten in het water en op de wal in de komende 5 jaar worden gesloopt. Dat aantal loopt op naar 35.000 tussen 2025 en 2030 als de babyboomgeneratie stopt met varen en de inzamelstructuur op orde komt.

Het aantal boten in Nederland daalt niet met dezelfde snelheid, want er worden door werven en importeurs hier ook nieuwe boten verkocht. En er zijn makelaars en particulieren die gebruikte boten aan buitenlanders verkopen en/of vanuit het buitenland naar Nederland halen. Een deel blijft of gaat in Nederland varen. Het saldo en de snelheid waarmee de situatie verandert zal in de komende jaren uit nader onderzoek moeten blijken. De concurrentie tussen bedrijven en tussen regio's zal naar verwachting in ieder geval toenemen, evenals de noodzaak om samen te gaan werken en met elkaar gesignaleerde uitdagingen het hoofd te bieden.

Persbericht Waterrecreatie Advies, Lelystad

Het volledige rapport is te vinden op:

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

7

BOOT Holland



VNM
samen met
VVW op...



Boot Holland

Impressie van een geslaagde beurs

Zaterdag is het altijd de drukste dag voor het VNM om relaties te ontmoeten op Boot Holland. Dit jaar was het spannend, omdat er 's morgens een weeralarm met code-oranje voor de noordelijke provincies was afgegeven, vanwege ijzel op alle wegen. Het verkeer kwam inderdaad langzaam op gang, maar het goede bericht was dat de code om elf uur werd ingetrokken en daarna werd het echt druk op de beurs. En ook bij ons op de VNM-stand, samen met onze Vlaamse collega's van de VVW.

Alles weten over bootjes en de diensten die direct met watersport te maken hebben.

"Ze willen ze zien, voelen, ruiken en er alles over weten. Bij Boot Holland kan het, en dat koesteren we", dat waren de woorden van de beursmanager voordat de beurs open ging. En dat is dit jaar weer uitgekomen. Vorig jaar 37.000 bezoekers, dit jaar weer. Het VNM vond dat prima, want onze doelgroep was aanwezig en we hebben het vrijdag, zaterdag en zondag gewoon druk gehad. Wen er maar aan zou de redactie zo zeggen, want de rest van de dagen is dan perfect om andere dingen te doen, inspiratie op te doen en matches proberen te maken, die je niet van te voren had kunnen bedenken.

Startsein bij de opening van de beurs. Het Friese Merenproject: de mijlpalen

Vrijdag 6 februari werd het startsein gegeven voor Boot Holland. Gedeputeerde Jannewietske de Vries opende samen met Frits Wester, Klaas Jansma en Burgemeester De Hoop (Ameland) de populaire watersportbeurs. Het Friese Merenproject liet zien wat zij in 15 jaar allemaal heeft gedaan. Het Friese Merenproject maakt al bijna 15 jaar werk van de watersport in Fryslân. Ook dit jaar staat

(Vervolg op pagina 9)



Gedeputeerde mw. J. de Vries





Opening van de beurs

(Vervolg van pagina 8)

er veel op het programma. Zo richt het project zich in 2015 onder andere op het heropenen van het Polderhoofdkanaal, het verdiepen van de Langwarder Wielen en het herinrichten van het Potskargebied. De gehele Friese boezem is 15.000 ha groot. Dit zijn de Friese meren inclusief alle verbindingskanalen en aansluitende zijvaarten en kleine vaartjes. De Friese meren zelf zijn 9300 ha groot (vergelijk een voetbalveld is 1 hectare). Het Friese merengebied kent 35 meren en er staan 219 jachthavens geregistreerd.

Bespiegeling

Vanwege het 25-jarige jubileum van Boot Holland is skûtsjekenner Klaas Jansma gevraagd een korte bespiegeling te geven over de watersport. Omdat een Nederlander graag ramptoeist is, stelt hij voor om van de watersport-evenementen emotie te maken. Een zeilwedstrijd organiseren bijvoorbeeld zonder regels heeft volgens hem een concept met een glansrijke toekomst. Het was een speech vol met humor en nadenkertjes.

Erecode

Frits Wester kreeg de vernieuwde erecode voor Wadliefhebbers uitgereikt. De kernboodschap van de Erecode is dat (vaar)recreanten van harte welkom zijn op het Wad om er van te genieten, maar respecteer wel de natuur. Zie hiervoor pagina 11 van deze nieuwsbrief.



(Vervolg op pagina 10)



9

Vernieuwde Erecode voor Wadliefhebbers tijdens opening Boot



Holland overhandigd aan wadzeiler Frits Wester

LEEUWARDEN – De vernieuwde Erecode voor Wadliefhebbers is gelanceerd tijdens de opening van watersportbeurs Boot Holland in het WTC Expo in Leeuwarden. Burgemeester Albert de Hoop van Ameland overhandigde namens de initiatiefnemers het eerste exemplaar aan journalist en wadvaaier Frits Wester.

De vernieuwde Erecode geeft gedragsregels voor recreanten die op bezoek zijn in het Werelderfgoed Waddenzee. Een vernieuwing was nu echt nodig, zegt Janny du Bois van het Watersportverbond: „De toon is nu vriendelijker en legt de nadruk op de eigen verantwoordelijkheid. Inhoudelijk hebben we bijvoorbeeld meer aandacht voor het belang van hoogwatervluchtplaatsen voor vogels. Zo adviseren we pas van boord te gaan als vogels die op de waterlijn foerageren, zijn verdwenen. En het snelvaren hebben we voor het eerst benoemd. Dit mag alleen in de betonde geulen tussen zee, havens en in de veerbootroutes.”



Samen op het Wad

De kernboodschap van de Erecode is dat (vaar)recreanten van harte welkom zijn op het Wad om er van te genieten, maar respecteer wel de natuur. Uiteindelijk doel van de Erecode is dat mensen zich beter gedragen op het Wad. Als iedereen zich aan de regels houdt van de Erecode kunnen dieren, natuurbeschermers, recreanten en beheerders in goede harmonie samen op het Wad zijn.

De Erecode wordt onderschreven door alle bij het Wad betrokken partijen, zoals de Waddenprovincies, Rijksoverheid, Waddengemeenten, natuurverenigingen, vaarrecreatie-organisaties en de Waddenzeehavens. De Erecode, die uit 29 gedragsregels bestaat, wordt niet alleen verspreid via de folder, maar ook via onder meer trainingen, havens en de website www.ikpasophetwad.nl.

“Ik pas op het Wad”

Begin 2014 is het Actieplan Vaarrecreatie Waddenzee ondertekend. Een heel scala aan actiepunten wordt de komende jaren uitgevoerd onder het motto: “Ik pas op het Wad”. Eén van die acties is deze vernieuwing van de oude Erecode.

Andere maatregelen die ook in het kader van “Ik pas op het Wad” worden genomen zijn onder meer: gastheerschap op droogvallocaties, dynamische zonering, gedragsmonitoring, ontwikkeling van apps en trainen van bijvoorbeeld de chartervaart in gedragsregels.

Meer informatie www.ikpasophetwad.nl

11



Nieuw Verkeersbesluit Merwedekanaal voorziet in redelijk aantal ligplaatsen

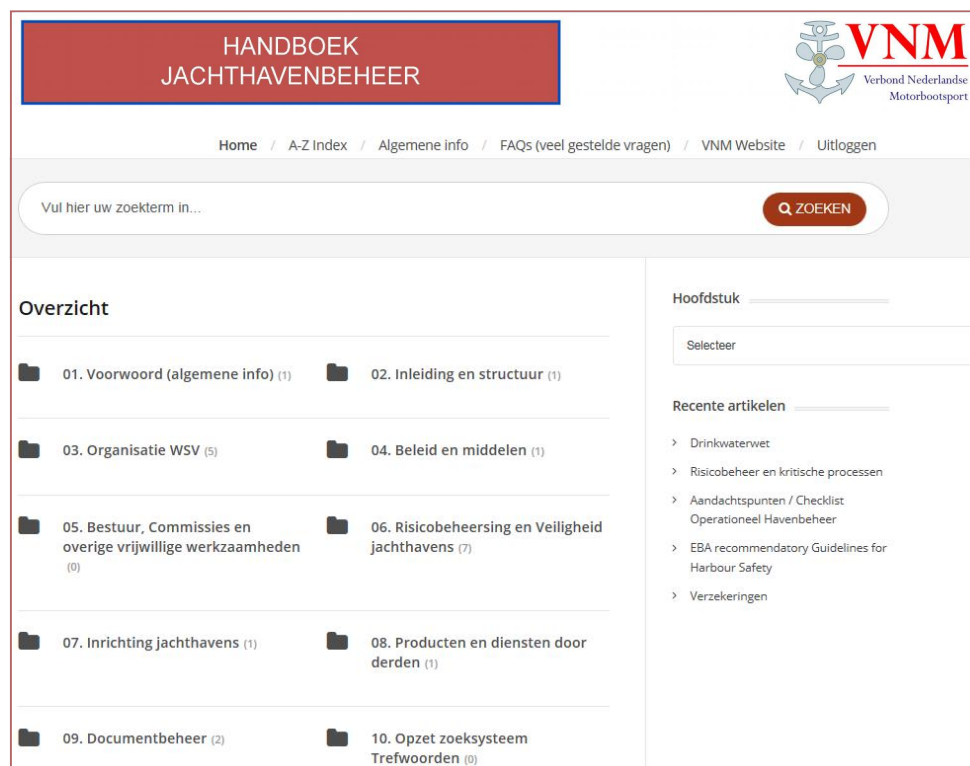
Op 1 april 2014 publiceerde de provincie Zuid-Holland het Verkeersbesluit voor het Merwedekanaal ten zuiden van de Lek en het Verbindingskanaal tussen het Merwedekanaal en de Linge. Dat deed bij WSV de Snap de alarmbellen rinkelen. Immers bij een Verkeersbesluit voor de Linge waren in 2011 een aantal ligplaatsen voor de recreatievaart in Arkel opgeheven.

De secretaris, Arie Kalis, ging er eens goed voor zitten om alle stukken te bestuderen. Er volgden intensieve contacten met de provincie en de organisaties voor de binnenvaart, voornamelijk BLN/Schuttevaer.

De respons was niet altijd even vlot, maar uiteindelijk kon toch een goed beeld van de nieuwe situatie worden verkregen. Het VNM werd regelmatig door Arie Kalis geïnformeerd over de voortgang, zodat de stand van zaken kon worden doorgegeven aan andere belanghebbenden. Hier is sprake van en schoolvoorbeeld van de wijze waarop het VNM de lokale belangenbehartiging kan ondersteunen in nauw contact met een lokale en betrokken vereniging.

De inspraakprocedure is nog niet helemaal afgerond, maar de algemene conclusie van Arie Kalis is, dat op zich zelf met de in dit besluit vastgestelde ligplaatsen voor de recreatievaart goed valt te leven. Wel moet de vinger aan de pols gehouden worden m.b.t. de uitvoering. Na een toetsing van zijn kant bleken de aanwijzingsborden hier en daar niet te kloppen en die zijn inmiddels dan ook aangepast. De vraag hoe het met de handhaving van de maximum lig-tijd van 7 dagen is gesteld, kan voor 2014 positief worden beantwoord. Verder vraagt men de vaarwegbeheerder om zeer terughoudend te reageren op ontheffingsverzoeken van de beroepsvaart. Voorkomen moet worden dat het Merwedekanaal het karakter van een haven voor de beroepsvaart krijgt!

Redactieteam V N M



Lancering VNM digitaal Handboek Jachthavenbeheer

Vanaf 1 maart 2015 bereikbaar voor participanten

Vanaf 1 maart 2015 is het VNM Handboek Jachthavenbeheer voor de besturen van de aangesloten verenigingen beschikbaar.

Hierover hebben de verenigingen inmiddels via de aangewezen contactpersonen een inleidende brief met als bijlage de werkwijze en een specifieke inlog-procedure ontvangen.

De inhoud van dit Handboek is via de tab HANDBOEK op de website van het VNM (www.knmc-vnm.nl), met de verstrekte speciale inloggegevens voor het handboek, bereikbaar. Het betreft een database (een kennisbank) die voortdurend wordt geactualiseerd en uitgebreid. Hiertoe is een werkgroep ingesteld die frequent bijeenkomt. Zij werken volgens een afgesproken structuur aan onderwerpen die veelal specialistische kennis vragen. Naast juridische ondersteuning zijn er diverse ervaringsdeskundigen uit de aangesloten verenigingen bij betrokken.

De werkgroep werkt vooral op basis van behoeften die kenbaar worden gemaakt vanuit de aangesloten watersportverenigingen. De inhoud van het handboek is bedoeld als ondersteuning voor besturen of individuele bestuursleden, al dan niet met specifieke taken. Ook aankomend bestuursleden of geïnteresseerden voor bestuurswerk kunnen er zeker hun voordeel mee doen. Vraag toegang aan uw verenigingsbestuur als u geïnteresseerd bent in de producten die in de bovengenoemde afbeelding genoemd staan.

De werkgroep roept de gebruikers op om actief met de inhoud om te gaan en wanneer nodig, te reageren op inhoud of met suggesties te komen.

De VNM-werkgroep Handboek Jachthavenbeheer,
Wim Prins, voorzitter VNM en projectleider Handboek.



Vergadering VNM Participantenraad

De vergadering van de Participantenraad van de Stichting VNM wordt gehouden op donderdag 19 maart 2015 aanvang 20.00 uur ten kantore van de KNMC-VNM, Meent 2a, 4141AC Leerdam.

U kunt zich inschrijven door het formulier te openen onder www.knmc-vnm.nl/vnm/participantenraad
Ook zijn daar de vergaderstukken te downloaden.

Graag vernemen wij uw komst óf afwezigheid vóór 10 maart a.s.
secretariaat@knmc-vnm.nl

Algemene ledenvergadering KNMC

Als aangesloten vereniging van het VNM bent u tevens geassocieerd lid van de KNMC en bent u van harte welkom op de 108e Algemene Leden Vergadering, die zal worden gehouden op zaterdag 14 maart 2015 om 10.00 uur in
Postillion Hotel Amersfoort – Veluwemeer
Strandboulevard 3
3882 RN Putten
Telefoon: 0341-356464



ICP

De KNMC is door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu aangewezen als één van de bonden die in Nederland bevoegd zijn om het Internationaal Certificaat voor Pleziervaartuigen (kortweg: ICP) uit te geven. Het ICP is een (officieus) internationaal eigendomsdocument voor pleziervaartuigen, dat in de 80-er jaren van de vorige eeuw door de Europese Commissie is vastgesteld en dat in vrijwel geheel Europa wordt erkend als "identiteitsbewijs" van het pleziervaartuig.

Hierdoor is het ICP een onmisbaar document als men zich met de boot buiten de landsgrenzen begeeft en bijvoorbeeld de douane wil weten wie de eigenaar is. In de praktijk volstaat dan het ICP als eigendomsbewijs.

Het ICP heeft een standaard model, het blijft eigendom van de bond die het heeft afgegeven en het heeft een geldigheidsduur van twee jaar. Het ICP vervalt echter van rechtswege op het tijdstip waarop de gegevens in het ICP betreffende het pleziervaartuig of de eigendom niet meer in overeenstemming zijn met de werkelijkheid. De kosten van dit certificaat (geldig voor twee jaren) bedragen:

- voor KNMC-leden gratis;
- voor leden van de participanten Stichting VNM € 15,00;
- voor niet-leden € 25,00.

Ga naar www.knmc-vnm.nl/documenten/reisdocumenten



BOOT DÜSSELDORF MET 8.500 BEZOEKERS MINDER TOCH POSITIEF BEËINDIGD

Düsseldorf – Boot Düsseldorf blijft een veilige haven voor de internationale boten- en watersportindustrie: 's werelds grootste boten- en watersportbeurs die op zondag 25 januari na negen beursdagen ten einde liep, heeft de verwachtingen van haar exposanten in de verschillende segmenten van het aanbodpalet weten te

vervullen. 240.000 watersporters uit circa 60 landen kwamen naar Düsseldorf om in 17 beurshallen informatie in te winnen over nieuwe boten, watersportartikelen, uitrustingen en maritieme dienstverlening bij 1.741 exposanten uit 57 landen. Ter vergelijking: in 2014 waren het 248.600 bezoekers. De 20 belevings- en thema-

werelden werden uitstekend bezocht. Bijna 25 procent van de bezoekers, vooral gezinnen en jongeren die in watersport zijn geïnteresseerd, maakten van de gelegenheid gebruik om de watersport onder het dak van de beurshallen te beleven en informatie in te winnen over de talloze disciplines.

MEER RECREATIE MOGELIJK

DORDRECHT - Dordrecht wil het water van de Voorstraat-haven en Wijnhaven beter benutten voor recreatie en toerisme. Daartoe komen soepele regels voor het varen en afmeren; daarnaast wil de gemeente meewerken aan aanvragen voor terrassen op het water. De kosten worden verdeeld tussen gemeente, provincie en particulieren die voorzieningen aan willen leggen.

Tot nu toe hebben booteigenaren een ontheffing nodig om door de Voorstraathaven te varen. Daarvan wordt onder meer gebruik gemaakt

door rondvaartboot De Dordtevaar. De gemeente wil het varen nu vrijgeven, om de binnenstad beter bereikbaar te maken vanaf het water. Met het oog op de belangen van omwonenden gelden er wel voorwaarden: eenrichtingverkeer van Wijnbrug naar Leuvebrug (bij de Grote Kerk), maximum snelheid 6 km per uur, geen doorvaart tussen 22.00 en 8.00 uur. Daarnaast zijn er uiteraard beperkingen in doorvaarthoogte en doorvaardiepte. In het winterseizoen (van 1 oktober tot 1 april) is varen niet mogelijk omdat er dan

onder water drempels omhoog staan.

Passagiers

Daarbij komen er meer mogelijkheden om af te meren en passagiers in- en uit te laten stappen. Vorig jaar is er al op particulier initiatief een steiger gekomen bij de Pottenkade, de gemeente denkt ook aan een op/afstappunt bij de Visbrug. Bij de Wijnbrug komt een afmeervoorziening voor sloepen. Op de Voorstraat-West zijn meer eigenaren die interesse hebben in een afmeersteiger. Ook hieraan wil de gemeente onder voorwaarden meewerken.



AANPASSING TWEE SLUIZEN ALMERE

Twee sluisen in Almere worden aangepakt om een vaarverbinding tussen het Gooi- en het Markermeer aantrekkelijker te maken. Door de aanpassingen kan er sneller geschut worden.

Met de vaarroute, die de

naam Blauwe As heeft, hoopt Almere meer pleziervaart naar de stad te lokken. De meeste boten varen nu nog vaak om de stad heen. De Kromme Weteringsluis, ook Tussensluis genoemd, wordt flink uitgebreed. De

deuren van de Beatrixsluis worden vernieuwd, zodat ze sneller open en dicht kunnen. De kosten voor de Blauwe As bedragen 3,8 miljoen euro. Dat wordt betaald met bijdragen van Europa, de provincie en Almere.

15