



Het vaarseizoen is weer volop begonnen

De accu loopt leeg

Ervaring heeft inmiddels geleerd, dat de taakopvatting van provincies en gemeenten met betrekking tot de waterrecreatie onderling behoorlijk kan verschillen. Wij hopen dan ook, dat het OIM van het toekomstige kabinet de ruimte krijgt haar fantasierijke plan verder uit te werken.

Pag. 2 - 3

EBA

In zijn openingswoord onderstreepte de voorzitter het belang van de aanwezigheid van de deelnemende landen bij deze vergadering om een "nieuwe vijand", in de vorm van nieuwe regelgeving in diverse landen, effectief tegemoet te kunnen treden.

Pagina's 4 - 6

Recreatiegeulen

Rijkswaterstaat is bezig met het veiliger maken van de waterkruising Hollandsch Diep - Dordtsche Kil. Een deel van de werkzaamheden zijn nu uitgevoerd. Er zijn aparte recreatiegeulen aangelegd voor de pleziervaart en kleine beroepsschepen.

Pagina's 9 - 10

Sectoroverleg

Waterrecreatie Nederland (WRN), met haar - zeer bescheiden - staf stimuleert het faciliteren van overleg en samenwerking tussen de watersportorganisaties. Er wordt momenteel hard gewerkt aan een digitaal platform en een kennisbank.

Pagina 12

“OIM-nieuwsflits

mei 2017

Brief over noodzakelijke nationale opgaven in de fysieke leefomgeving aangeboden aan informateur

Op 11 mei heeft het OIM namens meerdere deelnemers voorstellen voor een modern regeerakkoord aangeboden aan informateur mw. drs. E. I. Schippers. Graag verwijzen wij u naar [het nieuwsbericht](#).

De accu van Nederland loopt leeg

Het is spannend in politiek Den Haag. De eerste formatiepogingen zijn mislukt. De nieuwe informateur kan kennis nemen van de vele wensen, die politieke en maatschappelijke organisaties bij zijn voorganger hebben ingediend. Die wensenlijst kent hij inmiddels wel uit zijn hoofd. Wat staat eigenlijk in de ingediende wensenlijsten voor de waterrecreatie? Interessant is een brief van het OIM (Overlegorgaan Infrastructuur en Milieu), waarin onder meer Waterrecreatie Nederland actief is, met een intrigerende boodschap:

‘Er is een structurele disbalans in het landelijk gebied in samenhang met de stad. Dit is een systematisch probleem: de accu van Nederland loopt leeg. Tegelijkertijd zien we prachtige kansen. Om deze te verzilveren, is het nodig om anders te kijken naar Nederland. Nederland niet zien als een dichtbevolkt land, maar als dunst bevolkte stadstaat ter wereld. Een stadstaat met een uitgekiende balans tussen bebouwing, water en natuur (rood, blauw en groen). Dit betekent enerzijds ‘uitzoomen’ en Nederland bekijken als één geheel in plaats van als een losse verzameling steden, krimpgebieden, natuurgebieden en industriegebieden. Anderzijds betekent dit juist ‘inzoomen’ en opgaven horizontaal benaderen op gebiedsniveau’.

(Vervolg op pagina 3)

2



(Vervolg van pagina 2)

Met een knipoog naar het beroemde stadspark in New York wordt de boodschap Central Park+ genoemd. Om tot echte doorbraken te komen zijn volgens de brief daadkrachtige acties van de overheid cruciaal. Een vijftal acties wordt nader benoemd en verder onderbouwd.

Wij noemen die boodschap intrigerend, omdat de laatste jaren het overheidsbeleid op veel gebieden is gekenmerkt door decentralisatie. En de ervaring heeft inmiddels geleerd, dat de taakopvatting van provincies en gemeenten met betrekking tot de waterrecreatie onderling behoorlijk kan verschillen.

In de praktijk is het daardoor bijvoorbeeld lastiger geworden om het landelijk routenetwerk voor de recreatievaart te borgen. In 2015 is dat uiteindelijk gelukt en vastgelegd in de Basisvisie 2015 - 2020, maar het overleg over een volgende periode na 2020 zal over niet al te lange tijd weer van start gaan. En dat overleg kan een steuntje in de rug - zoals het OIM-actieplan - goed gebruiken.

Wij hopen dan ook, dat het OIM van het toekomstige kabinet de ruimte krijgt dit fantasierijke plan verder uit te werken.

Redactieteam VNM

3

Verslag van de European Boating Association (EBA)

**Verslag van de Algemene Ledenvergadering van de European Boating Association
(EBA) op 28 en 29 april 2017 in Palma de Mallorca**

In zijn openingswoord onderstreepte de voorzitter het belang van de aanwezigheid van de deelnemende landen bij deze vergadering om een “ nieuwe vijand”, in de vorm van nieuwe regelgeving in diverse landen, effectief tegemoet te kunnen treden.

1. Position Statements

Op de EBA vergadering wordt over standpunten met betrekking tot diverse onderwerpen waarover overeenstemming bereikt is een zogenaamd “position statement” vastgelegd, die op de website van EBA, www.eba.eu.com, gepubliceerd worden. De “position statements” die aan de orde kwamen betreffen:

-Reddingsvesten

De aanbeveling van EBA is dat aan boord van een pleziervaartuig een geschikt reddingsvest aanwezig moet zijn voor alle opvarenden, die dit reddingsvest moeten dragen als de schipper daartoe opdracht geeft of als hij of zij dat zelf wil. De geschiktheid van een reddingsvest hangt af van de persoon en van het gebied waar gevaren gaat worden. Aanbevelingen daartoe zijn in het EBA Position Statement opgenomen.

-Aquacultuur

De EBA is van mening dat de mate waarin ontwikkelingen op het gebied van aquacultuur effect hebben op de recreatievaart beperkt kunnen blijven als de installaties goed worden ontworpen, gemarkeerd en onderhouden, daarbij rekening houdend met de internationale afspraken over markering. Bij het ontwikkelen van aquacultuur moet nadrukkelijk rekening worden gehouden met de watersportgebieden. Het “in beslag nemen” van erkende watersportgebieden zal een negatieve uitwerking hebben.

(Vervolg op pagina 5)



(Vervolg van pagina 4)

-Alternatieven voor pyrotechnische noodsignalen (zoals handstakellichten)

Het is al enige jaren duidelijk dat het voorgeschreven gebruik van pyrotechnische middelen als belangrijkste visuele noodsignaal een aantal beperkingen heeft die maken dat deze middelen onbetrouwbaar zijn als noodsignaal en dat, gelet op technische ontwikkelingen, het gebruik ervan heroverwogen moet worden. Er is een reeks van betaalbare elektronische middelen beschikbaar voor de recreatievaart. Denk daarbij aan marifoon met DSC, EPIRB, PLB (Personal Location Beacon) en AIS MOB (persoonlijke AIS). Een volledig overzicht van mogelijkheden en een advies van wat waar te gebruiken, is opgenomen in het EBA Position Statement, te vinden op de website.

-Overdracht van het beheer van waterwegen door de overheid

In enkele Europese landen bestaat bij de overheid de tendens om het beheer van waterwegen, die niet langer door de beroepsvaart worden gebruikt, over te dragen aan private ondernemingen of organisaties. In Duitsland zou daarvoor 2800 km waterweg in aanmerking komen. Zorg is dat regels worden gewijzigd en dat milieubewegingen een claim leggen op gebieden die dan worden gesloten voor watertoerisme. EBA heeft nu een "position statement" aangenomen waarin wordt gesteld dat overdracht van beheer van waterwegen niet mag leiden tot verandering van regels, geen belemmering mag worden voor waterrecreatie en niet mag leiden tot het invoeren van vaarbelasting.

De voorzitter onderstreept nog eens dat de "position statements" op nationaal niveau gebruikt moeten worden om het EBA standpunt uit te dragen.

2. End of Life Boats

Uit verschillende presentaties die werden gegeven op de Sustainability in the Marine Industry (SIMI) conferentie, die werd gehouden in november 2016 en waar de voorzitter op uitnodiging namens de EBA aanwezig was, is gebleken dat het ontmantelen van "end of life boats" financieel een moeilijke zaak blijft omdat de schepen die ter destructie worden aangeboden meestal zijn ontdaan van alle waardevolle spullen en het restmateriaal dat uit de shredder komt (verpulverd plastic en glasvezel) dusdanig vervuild is dat het niet meer hoogwaardig kan worden gebruikt en dus weinig waarde vertegenwoordigt. Laagwaardige toepassing is wel mogelijk gebleken. Frankrijk gaat om de kosten te bestrijden per 1 januari 2018 een ecotaks op nieuwe schepen invoeren. Het is van belang dat er door de industrie in ontwikkeling geïnvesteerd wordt zodat ook bij jachtbouw in de toekomst sprake kan zijn van circulaire economie. Voor de aanpak van de huidige problematiek wordt door EBA contact onderhouden met de koepelorganisaties ICOMIA en EBI.

De voorzitter en de Franse vertegenwoordiger hebben een presentatie gegeven over de huidige stand van zaken.

3. Nieuwe regelgeving in België

De nieuwe regelgeving in België betreft vaarbewijzen (uitbreiding naar vier niveaus) en verplichte veiligheidsuitrusting. De Belgische afgevaardigde licht toe dat de regels voor de uitrusting niet veel verschillen van de vorige en dat de regelgeving alleen geldt voor de Belgen en schepen die de Belgische vlag voeren. Bezoekers behoeven daar niet aan te voldoen.

(Vervolg op pagina 6)



(Vervolg van pagina 5)

4. Toegankelijkheid vaargebieden/ Marine Protected Area's

Er vindt informatie-uitwisseling plaats over gebieden die niet, of in een zekere periode (broedseizoen), mogen worden bevaren en de vaarbepkeringen bij windmolenparken. De regelgeving is op dit gebied niet in elk land hetzelfde en de vergadering heeft behoefte aan een duidelijk overzicht.

5. Antifouling en biociden

Regelgeving op het gebied van toepassing van antifouling verschilt van land tot land. Keuze van de antifouling in verband met de effectiviteit hangt af van het gebied waarin gevaren wordt. Het gevaar dreigt dat Nationale Overhedenregels gaan stellen die ver uitgaan boven de EU richtlijnen waardoor je niet in een gebied mag varen met verkeerde antifouling. (NB deze situatie dreigt in Zweden en kan een belangrijke hindernis geven voor het grensoverschrijdend toerisme). Om meer duidelijkheid te krijgen gaat de vergadering akkoord met het installeren van een werkgroep.

6. Licenties voor VHF en andere zendapparatuur

De licentieverlening voor portofoons, EPIRB, PLB, AIS-MOB en dergelijke is niet in alle landen op dezelfde manier geregeld. Sommige apparatuur is scheepsgebonden, andere persoonsgebonden. De vergadering besluit een questionnaire op te stellen om de huidige regelgeving in elk land in kaart te brengen.

7. Community of common interest (CCI)

Tijdens het overleg van de CCI's zijn diverse onderwerpen aan de orde gekomen zoals onder meer het effect van windmolenparken op vaargebieden, plastic afval in de Middellandse en Baltische zee, geluids-overlast, en het gebruik van 2-takt motoren.

8. BTW tarieven

In Nederland moet per 1 januari 2017 over het beschikbaar stellen van lig- en (winter)stallingsplaatsen aan eigenaren van motorboten bij verenigingen BTW worden geheven. Motorbootvaren wordt niet langer als een sportieve activiteit beschouwd. Vraag is voorgelegd hoe daar in andere landen mee wordt omgegaan.

Antwoorden worden volgende vergadering verwacht.

9. Invasive Alien Species (Exoten)

In eerdere vergaderingen is een (IMO) richtlijn besproken waarin een procedure is opgenomen voor het zorgvuldig schoonmaken van trailerbare boten voordat deze getransporteerd worden naar een ander vaargebied. Door het EBA secretariaat wordt de vraag voorgelegd in hoeverre deze procedure is bekend-gemaakt aan de leden en of deze wordt geïmplementeerd.

10. Verkiezing vicevoorzitter

Tijdens de najaarsvergadering van EBA treedt de huidige vicevoorzitter Dieter Haendel statutair af en is niet herkiesbaar. Dieter is tevens voorzitter van de Inland Waterways CCI.

Aan de leden is gevraagd om geschikte kandidaten voor deze functie te nomineren.

7 mei 2017

Harm Smidt

Willem Dekker



Trossen los

Het schip is los van de wal

De transitie in de sport is met het verhaal van NLsport daadwerkelijk in beweging gekomen

Met het verhaal van NLsport zijn we in feite al jaren bezig. In gesprek met directeuren van een aantal sportbonden over de impact van veranderingen in de samenleving zoals de verreгаande digitalisering en hoe daarmee om te gaan, kwam de overtuiging dat niks doen geen optie was. Dan zou er langzaam maar zeker een einde komen aan dat mooie erfgoed van de sport en haar bijzondere verenigingsstructuur. Dat mogen we niet laten gebeuren.

Een jaar geleden was het draagvlak voor het verhaal van NLsport er nog niet. Het Ledenberaad van NOC*NSF wilde destijds nog niet aan een gedeeltelijke financiering op basis van maatschappelijke impact. Op 5 april van dit jaar bleek het draagvlak daarvoor al veel groter. En daar ben ik heel blij mee. Heb er alle vertrouwen in dat de AV gaat instemmen met de voorstellen die er nu liggen. Het gaat natuurlijk niet alleen om geld, maar om een andere manier van denken, samenwerken, besturen, krachten bundelen en noem maar op.

En dat doen we bijtijds. Waar V&D een paar jaar te laat was, is de sport er op tijd bij. Dat is echt een compliment waard. Misschien zetten we in het vervolg twee stappen vooruit en soms één achteruit. Niet erg, het belangrijkste is dat we vooruit denken. Voor mezelf zie ik daarin niet de rol van regisseur. Dat doet te veel denken aan een proces van top-down, terwijl we de piramide juist op z'n kop zetten; bottom-up. Daarbij past meer de rol van dirigent, van iemand die zorgt dat niemand vals of uit de maat speelt.

We gaan vanaf nu stappen maken in dit mooie avontuur. De successen onderweg zullen we zeker vieren. En delen met elkaar. Daaraan levert de NOC*NSF-nieuwsbrief een bijdrage. Dit is de eerste en er zullen nog vele volgen.

Want met het losgooien van de trossen zijn we begonnen aan een lange scheepsreis waarover veel zal zijn te verhalen.

*Gerard Dielessen,
Algemeen directeur NOC*NSF
20 april 2017*





Blauwdruk voor toekomstige E-jachthavens

Bron: HBC Partner in Business Sejsener
PERSBERICHT

De E-Harbour aan de Duivendrechtsevaart in Amsterdam is een uniek project in de (jacht)-havenwereld. Niet te ver van het centrum kan straks worden opgeladen door 65 rondvaartboten, groot en klein, die immers vanaf 2020 uitstootvrij dienen te zijn. Ook particulieren kunnen er terecht. De geavanceerde beheerstechniek voor deze E-Harbour vormt een blauwdruk voor toekomstige E-jachthavens.

Het door HBC Partner in Business Sejsener ontworpen elektrisch systeem wordt gevoed vanuit een superkrachtige 1000 kVa transformator op de wal.
Ter indicatie: bij jachthavens in Nederland met 1000 ligplaatsen praten we meestal over ca. 250 kVa.

Polsdikke kabels brengen de stroom zonder verticale bochten naar sectiekasten. Deze kasten zijn niet op, maar in het steigerdek gebouwd. Minder kans dus op beschadiging bij aanvaring. Vanuit de sectiekasten worden 17 slanke zuilen met stopcontacten gevoed.

Met de voorhoudkaart die ieder schip krijgt, kan het "eigen" stopcontact in- en uitgeschakeld worden. Elk stopcontact heeft een eigen meetsysteem, dat gekoppeld is aan een beheerssysteem. De meterstanden, de laadstatus en andere gegevens kunnen via een app door bevoegde personen worden uitgelezen. Dat is niet alleen prettig voor de rederij, maar ook bij service, bijvoorbeeld om een eventuele stroomuitval (totaal of per stopcontact) snel te herkennen en op te lossen.

Daarnaast meet het systeem continu de belasting van de trafo en zorgt ervoor dat het gecontracteerde vermogen van Liander niet wordt overschreden. Dit kan een kostbare naheffing voorkomen die zou worden opgelegd als (incidenteel) meer vermogen blijkt te zijn afgenomen dan via het contract is vastgelegd. Zo ontzorgt Sejsener. Meting, controle, service en kostenbeheersing worden optimaal in één pakket gecombineerd.

Meer informatie www.sejsener.nl



Recreatiegeulen bij waterkruising Moerdijk in gebruik

Rijkswaterstaat is bezig met het veiliger maken van de waterkruising Hollandsch Diep – Dordtsche Kil. Een deel van de werkzaamheden zijn nu uitgevoerd. Er zijn aparte recreatiegeulen aangelegd voor de pleziervaart en kleine beroepsschepen. *“We hebben een fietspad aangelegd voor het langzame verkeer op de waterkruising”*, legt Linda-Rose Santhagens van Rijkswaterstaat uit. Daar kunnen schippers volop gebruik van maken. Rijkswaterstaat communiceert dit seizoen uitgebreid over de veranderingen om schippers er bekend mee te maken, zodat zij hun gedrag kunnen aanpassen. Dit geldt zowel voor de beroepsvaart als de pleziervaart.

De waterkruising Hollandsch Diep – Dordtsche Kil is een drukbevaren gebied. Er vaart veel grote beroepsvaart en in het recreatiesizoen veel pleziervaart. Een aanvaring kan grote gevolgen hebben. Er wordt veel met gevaarlijke ladingen gevaren naar het industriegebied Moerdijk. Om de risico's te beperken, maakt Rijkswaterstaat deze kruising nu extra veilig.

Bestuurders uit de regio zijn intensief betrokken geweest bij de totstandkoming van het maatregelenpakket. Ook de uitvoering volgen zij op de voet. *“Wij zijn blij met de maatregelen. Het brede fietspad voor de pleziervaart is er al en we kijken uit naar de app die in ontwikkeling is”*, zegt burgemeester Jac Klijs van Moerdijk namens de regionale bestuurders.

(Vervolg op pagina 10)



Beroepsvaart

Hollandsch Diep - Dordtsche Kil

BPR 1.01

Een bovenmaats zeeschip is een door bevoegde autoriteit aangewezen categorie schepen die in hun manoeuvrebaarheid zijn beperkt doordat zij door diepgang of lengte gebonden zijn aan een beperkt gedeelte van de vaarweg.

Op de Dordtsche Kil is bepaald dat een bovenmaats zeeschip langer is dan 135 meter of een grotere diepgang heeft dan 5,5 meter.

BPR 10.03

's Nachts voert dit schip, naast de navigatieverlichting, drie rode rondomverschijnende lichten in een verticale lijn in de mast en overdag een zwarte cilinder.

BPR 4.05

Varend schip uitgerust met marifoon moet uitspreken en moet voor de veiligheid van de scheepvaart noodzakelijke berichten geven.

BPR 10.08

Schip is verplicht aan een bovenmaats zeeschip voorrang te verlenen.

BPR: binnenvaartpolitiereglement

Download de app
Varen doe je samen

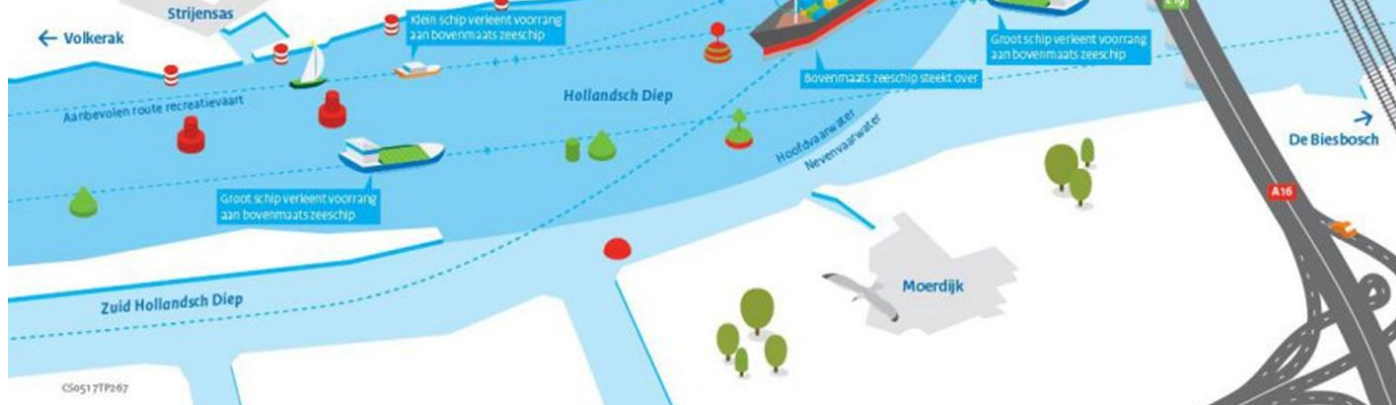


Voertaal
Nederlands
Duits, Engels

VHF 10
Marifoon
Aanroep binnenwateren
kanaal 10

Situatie overdag

Situatie 's nachts



(Vervolg van pagina 9)

Voorlichtingscampagne gestart

Halverwege mei is de voorlichtingscampagne voor de gebruikers begonnen. In het hoogseizoen worden diverse voorlichtingsdagen op het water georganiseerd. Infographics over de veranderingen voor pleziervaart en beroepsvaart zijn hierbij een goed hulpmiddel. Daarnaast vindt intensieve monitoring plaats. Varen doe je Samen (www.vdjs.nl) neemt deel aan de campagne.

De belangrijkste ingrepen

De belangrijkste ingrepen zijn: het verplicht stellen van Automatic Identification System (AIS), verbeterde elektronische informatievoorziening (elektronische kaarten), specifieke informatie over het traject Volkeraksluizen – Dordrecht, de aanleg van recreatiegeulen, het intensiveren van toezicht en het beschikbaar stellen van een dynamische app voor de recreatievaart.

Bel voor meer informatie naar de algemene informatielijn van Rijkswaterstaat: 0800 8002 of kijk op www.rijkswaterstaat.nl.

10



40 jaar Watersportvereniging 'De Westerein e.o.'

Zaterdagmiddag/avond 20 mei werd feestelijk stilgestaan en gevierd dat Watersportvereniging 'De Westerein e.o.' 40 jaar bestaat. 's Middags vanaf 14:00 uur werden belangstellenden en genodigden ontvangen op het terrein van de watersportvereniging aan de Lange Reed. De bezoekers werden verwelkomd met een Nobeltje en konden genieten van een optreden van Shantykoor "De Swimmersjongers". In de prachtig verbouwde kantine werd een presentatie gehouden over de afgelopen 40 jaar.

Ook waren er een tweetal sprekers, de heer Wim Prins van het Verbond Nederlandse Motorbootsport (VNM) en mevr. Marion Everdink als dorpencoördinator van de gemeente Dantumadiel. Vervolgens werd buiten de vernieuwde steiger geopend door Jetse de Graaf en mevr. Everdink, vele aanwezigen gingen daarna even een wandeling over de nieuwe steiger maken.

Vanaf 17:30 uur kwamen er vele leden binnen en kon het feest beginnen. Zo konden men eten van een Captains Dinner met een lekker toetje. Het werd pas echt feest toen onze bekende dorpsgenoot en zanger Jelle Jitze ging optreden tot laat in de avond. Ook gingen veel mensen even een dansje maken. Aan eten en drinken was deze dag geen gebrek. Het bestuur: Henk de Roos (voorz.), Aafke Pranger (secr.), Klaas Lettinga (penningm.), Jetse de Graaf, Anja Poortenga en Jan Visser (algemene bestuursleden) en de vele vrijwillige medewerkers kunnen terugkijken op een zeer geslaagde dag.

Het bestuur WSV 'De Westerein e.o.'

Sectoroverleg krijgt steeds meer vorm

In het vorige nummer van onze Nieuwsbrief hebben wij onze lezers gemeld, dat het VNM gaat deelnemen aan het bestuur van Waterrecreatie Nederland (WRN), een netwerkorganisatie waarbij praktisch alle organisaties van de sector waterrecreatie direct of indirect zijn aangesloten. De WRN stelt zich ten doel om de ambities zoals geformuleerd in de in 2011 gepubliceerde Toekomstvisie Waterrecreatie 2025 te realiseren en dan met name de ambities op het gebied van het landelijk recreatie toervaartnet (BRTN), veiligheid, duurzaamheid en innovatie.

De WRN is een publiek-private samenwerking waarin naast de watersportorganisaties ook verschillende overheidsorganisaties vertegenwoordigd zijn. WRN treedt niet op als instantie, die namens de aangesloten watersportorganisaties landelijk en/of regionaal de belangen van de sector behartigt. Wat WRN met haar - zeer bescheiden - staf wel doet, is het stimuleren en faciliteren van overleg en samenwerking tussen de watersportorganisaties. Er wordt hard gewerkt aan een digitaal platform en kennisbank met onder meer een overzicht van diegenen, die bij de verschillende watersportorganisaties functies op het gebied van de belangenbehartiging vervullen. Als men dan bijvoorbeeld een zienswijze op een bestemmingsplan wil indienen, is een contact met iemand van een andere organisatie snel gelegd. En een door meerdere organisaties als coalitie gezamenlijk ingediende zienswijze komt natuurlijk veel sterker over.

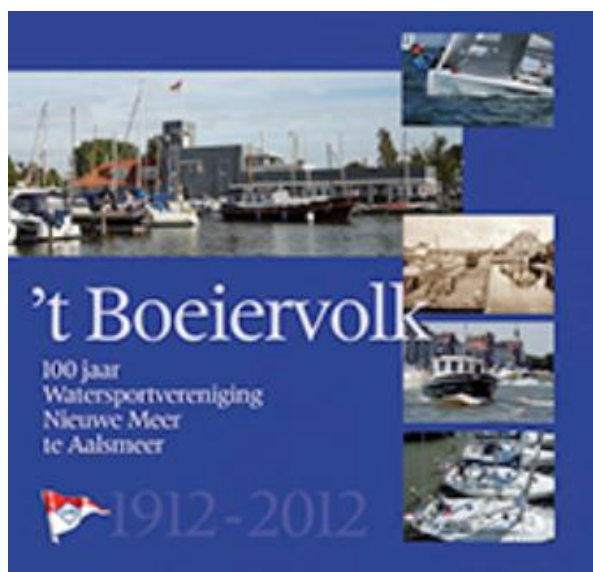
Even met elkaar contact opnemen gaat nog meer 'vanzelf', als je elkaar persoonlijk hebt ontmoet. Om dat te bevorderen organiseert de WRN netwerkbijeenkomsten, waar alle aangesloten watersportorganisaties voor worden uitgenodigd. De eerste was op 30 augustus vorig jaar en de tweede op 30 mei dit jaar. Vorig jaar was het nog wat zoeken naar de juiste formule, maar dit jaar heeft dit overleg veel meer vorm gekregen. De drie deelnemers van het VNM aan deze bijeenkomst zijn dan ook unaniem van mening, dat de WRN op de goede weg is. Wij vragen een van hen, bestuurslid Peter Otterspeer, of de discussies voor hem nog 'huiswerk' hebben opgeleverd. Dat blijkt zo te zijn, want 'het is voor hem duidelijk geworden, dat het aanscherpen en versterken van de regionale belangenbehartiging bij het VNM best nog wat meer vaart zou kunnen krijgen'.

Een belangrijk onderwerp, dat wij nader willen uitdiepen om er in een volgende rapportage op terug te komen.

Redactieteam VNM



Watersportvereniging 'Alphen a/d Rijn'



Watersportvereniging 'Nieuwe Meer'

NIEUWE PARTICIPANTEN

Hartelijk welkom...

De watersportvereniging:

WV 'Nieuwe Meer', Aalsmeer

WSV 'De Westerein e.o.', gevestigd te De Westereen

WSV 'Alphen a/d Rijn'

zijn toegetreden als participant van het VNM

en daarmee tevens ook geassocieerd lid van de

KNMC geworden.

13

BLAUWE VLAG VOOR WSV 'ACHTER 'T VEER'

Watersportvereniging Achter 't Veer te Geldermalsen heeft dit jaar voor de zesde maal op rij de blauwe vlag verworven.

Deze vlag wordt uitgegeven door de internationale organisatie FEE, en staat voor veiligheid, op de haven, milieubewust omgaan met haven, water en omliggend terrein, en bezoekers en leden informeren en voorlichten over beter omgaan met za-

ken welke het milieu kunnen aantasten.

Voor de vereniging is de uitreiking wederom een ijk-moment waarop de kwaliteit van hetgeen de haven aan diensten levert aan leden en bezoekers tegen het licht wordt gehouden.

Omdat voor de zesde keer de blauwe vlag aan ons is uitgereikt mogen wij dus vaststellen dat wij nog steeds aan de

(internationale) normen voldoen, en blijkt dat wij nog steeds op de goede weg zijn als het gaat om veiligheid voor onze gasten en leden, en op het gebied van milieubescherming.

Voor ons reden om op de ingeslagen weg voort te gaan en met vertrouwen de toekomst te bezien.

Piet Vastenhout, voorzitter wsv 'Achter 't Veer', Geldermalsen



Er zijn dit jaar 122 jachthavens en 61 stranden die een Blauwe vlag hebben ontvangen.

REDDINGSSTATION WIJDENES HELPT ZEILJACHT IN PROBLEMEN DOOR WATERPLANTEN IN DE SCHROEF OP HET MARKERMEER

Een zeiljacht is op Tweede Pinksterdag in de haven van Wijdenes in problemen gekomen nadat het de dag ervoor waterplanten in de schroef had gekregen midden op het Markermeer. Vrijwilligers van het Reddingstation Wijdenes hebben het probleem opgelost.

Tijdens een vaartocht op Eerste Pinksterdag is een zeiljacht midden op het Markermeer door een veld waterplanten gevaren. De tweekoppige bemanning

heeft de haven van Wijdenes weten te bereiken en zijn daar blijven overnachten. Toen de eigenaar vandaag weer het ruime sop wilde kiezen bleken de waterplanten zodanig vast te zitten in de schroef dat de motor niet meer werkte. Toevallig was op dat moment ook de havenmeester aanwezig die de hulp heeft ingeroepen van het Reddingstation Wijdenes.

Twee vrijwilligers zijn te water gegaan en hebben de waterplanten verwijderd waarna het jacht onder begeleiding van de reddingsboot het ruime sop heeft gekozen. Een vrijwilliger heeft aan boord nog geassisteerd tijdens het hijsen van de zeilen. Het zeiljacht heeft op eigen kracht de tocht hervat.

www.reddingstationwidenes.nl

Overlast waterplanten?

Gemeente Hoorn:

<https://www.hoorn.nl/overlastwaterplanten>



Foto: Reddingstation



Hoorn

GEMEENTE

[Home](#) [De stad Hoorn](#) [Gemeentebestuur](#) [Inwoners](#) [Ondernemers](#) [Bezoekers/toeristen](#) [Digitale balie](#)

Afspraken en digitale producten
Digitale balie inwoners
Digitale balie ondernemers

Regel direct online

Overlast waterplanten

Beschrijving **Vraag en antwoord** Aanvragen

De gemeente Hoorn heeft een digitaal meldpunt voor overlast van waterplanten in het Markermeer bij Hoorn. Dit om goed in kaart te hebben waar waterplanten overlast geven en hoeveel overlast deze planten geven. De gemeente geeft deze klachten en meldingen door aan Rijkswaterstaat, die verantwoordelijk is voor het beheer van het IJsselmeergebied.

Digitaal melden
Heeft u overlast van waterplanten in het Markermeer bij Hoorn? Dan kunt u dit digitaal melden via het formulier onder 'Aanvragen'.

14

PROVINCIE FRIESLAND MAAKT TURFROUTE GRATIS

Leeuwarden – Watertoeristen hoeven voortaan geen geld meer te betalen om over de Turfroute te varen door Zuidoost-Fryslân. De provincie maakt het varen langs plekken als Gorredijk,

Donkerbroek en Oosterwolde gratis, om meer watersporters van binnen en buiten Fryslân te trekken. Eerder al werden in hetzelfde gebied de pauzemomenten van de brugbediening ge-

schrapt. Het vaarseizoen over de historische Turfroute loopt van halverwege mei tot en met halverwege september.

Bron: Omroep Friesland,
www.turfroute.nl

OVERNACHTINGEN MUSSELKANAAL MINDER IN TREK; ‘VEENVAART-EFFECT’ VALT TEGEN

Musselkanaal, Stadskanaal (Groningen) – Het aantal overnachtingen in de jachthaven Spoordok in Musselkanaal is de afgelopen zomers steeds verder gedaald. Dat blijkt uit door de gemeente Stadskanaal gepresenteerde cijfers. Zij tonen aan dat in 2016 in het Spoordok 237 bootovernachtingen werden genoteerd. In 2015 stopte de tel-

ler bij 277, in 2013 bij 452. De cijfers maken ook duidelijk dat de trend in de plaats Stadskanaal anders is. Daar kunnen vaarrecreanten aanleggen bij de Eurobrug. Daar steeg het aantal bootovernachtingen juist fors, van 1436 in 2014 naar 2108 in 2016. Het totaal aantal vaarbewegingen in de gemeente vertoont trouwens ook niet de gehoopte stij-

gende trend. Want waar in 2014 nog 1978 boten over het Stadskanaal voeren, deden dat vorig jaar ‘slechts’ 1752.

De hoop op een stijgende trend was gebaseerd op het feit dat het dankzij de nieuwe vaarverbinding Veenvaart nu gemakkelijker is voor vaartoe-risten uit het zuiden om het Stadskanaal te bereiken.

Bron: DvhN

BEWONERS ZIJN NIET VERBAASD OVER HET JETSKI-ONGELUK: DE MAAS IS HIER NET EEN SNELWEG

Ammerzoden – “Ik kijk nu naar buiten en daar gaat er weer een te hard.” Jeroen Roeters, eigenaar van restaurant Het Oude Veerhuis aan de jachthaven van Ammerzoden ziet het regelmatig bijna misgaan op de Maas. Zaterdag 27 mei jl. verongelukte bij Well, even verderop, een 14-jarige jongen toen hij werd overvaren door een jetski. Het is druk

op de rivier deze zondagmiddag. Dat is het op mooie dagen eigenlijk altijd, weet Roeters. “Alles vaart hier door elkaar. Vroeger zwommen we wel eens naar de overkant maar mijn kinderen mogen dat niet meer. Veel te druk.” Een paar jaar geleden ging hij ook af en toe waterskiën. “Maar dat deden we alleen ’s ochtends heel vroeg of

’s avonds na acht uur. Om drie uur ’s middags kan het niet, dan is het te gevaarlijk.”

NOS: ‘Pleidooi voor maatregelen na dodelijk ongeluk op de Maas bij Well’

Brabants Dagblad:

<http://www.bd.nl/maasdriel/pleidooi-voor-maatregelen-na-dodelijk-ongeluk-op-de-maas-bij-well-a8c9acb1/>