



Klaar voor de winter

Actie tegen windmolens

Onder het motto 'Verloeding van de Friese kust' wordt maandag 17 nov. onder leiding van Stichting Don Quichot een groot protest gehouden voor het Provinciehuis in Leeuwarden. Actie tegen de komst van een groot windmolenpark in het IJsselmeer. *Pagina 2 - 4*

EBA vergadering

De EBA vergadering werd gehouden te Jersey en werd namens de KNMC-VNM bijgewoond door Dick Sluijter (zijn laatste vergadering) en Arie Kwak. Totaal vertegenwoordigt de EBA ruim 1.605.000 zeilers en motorbootvaarders binnen Europa. *Pagina 5 - 7*

AIS op de Rijn

De meeste schepen moeten per 1 december 2014 op de Rijn een inland AIS-apparaat aan boord hebben en gebruiken. Ook moeten deze schepen een inland ECDIS of een vergelijkbare elektronisch visualiseringsstelsel aan het AIS-apparaat koppelen. *Pagina 8*

Energiebesparing

Er komt een nieuwe subsidieregeling voor sportverenigingen om de energiekosten te kunnen verminderen. In 2015 zullen de sportverenigingen voor het laatste gebruik kunnen maken van de regeling teruggave energielasting (Ecotaks). *Pagina 12*



Protest tegen komst windmolenpark IJsselmeer

Persbericht

**Breed gedragen protest tegen komst windmolenpark in IJsselmeer
Scheepswrakken voor Leeuwarder Provinciehuis**

Onder het motto 'Verloedering van de Friese kust' wordt maandag 17 november vanaf 18.00 uur onder leiding van Stichting Don Quichot een groot protest gehouden voor het Provinciehuis in Leeuwarden. In samenwerking met onder meer de Gemeente Súdwest-Fryslân en Stichting Ondernemers SWF wordt actie gevoerd tegen de komst van een 350 MW groot windmolenpark in het IJsselmeer.

Maandagavond 17 november start de hoorzitting van Provinciale Staten over de komst van de windmolens. Voorafgaand wordt buiten actie gevoerd. Onder het motto "Verloedering van de Friese kust" willen de actievoerders het beeld schetsen dat ontstaat als het windmolenpark gerealiseerd wordt. 'Op de stoep van het Provinciehuis aan de Tweebaksmarkt 52 worden op grote diepladers scheepswrakken, kapotte tenten en parasols, oude caravans en verroest terrasmeubilair neergezet', vertelt woordvoerder Alie Talhout namens de Stichting Don Quichot. Een viswijvenkoor zingt klaagliederen en de bekende Staverse visboer/troubadour Doe-de Bleeker en Don Quichot in eigen persoon verkondigen hun mening. Tijdens het trommelen van de Dodenmars wordt de democratie symbolisch in de vorm van een doodskist ten grave gedragen, legt Talhout uit.

(Vervolg op pagina 3)

2



(Vervolg van pagina 2)

Geen draagvlak

Het protest wordt breed gedragen. De burgemeester, alle wethouders en de voltallige raad van de Gemeente Súdwest-Fryslân en leden van diverse ondernemersclubs en recreatie stichtingen, zijn aanwezig. Bussen uit de kustplaatsen rijden in colonne naar het Provinciehuis, want 80 procent van de bevolking is het niet eens met de plannen. 'Onze Friese kust is een belangrijk watersportgebied. Alleen Makkum telt al 350.000 overnachtingen op jaarbasis. De vele jachthavens, campings, horeca en middenstand zullen enorm veel economische schade ondervinden als het vaargebied wordt aangetast', zegt Talhout. 'De werkgelegenheid staat op het spel. Het ongerepte IJsselmeer is van levensbelang voor de toeristische industrie en de kustbewoners. Daarom mag dit vaargebied niet verloren gaan.'

Politiek besluit

Gedeputeerde Staten heeft onder meer aan Provinciale Staten voorgesteld om een windmolenpark van 350 MW in het IJsselmeer te plaatsten. Volgens de actievoerders is dit geen democratisch, maar een politiek besluit. 'Er is volledig voorbij gegaan aan het voorstel van Fryslân Foar De Win. Ook de Commissie Winsemius stelt dat een IJsselmeerpark 500 miljoen duurder is en derhalve geen goede optie is. Weggegooid geld en de opbrengsten verdwijnen uit de provincie, aldus Talhout. Reacties van gemeenteraadsleden zijn onder meer 'regentesk gedrag' en 'laf bestuur'. Talhout: 'De besluitvorming omtrent het windmolenpark heeft niets met democratie te maken. We vinden het onverdraaglijk dat er niet wordt geluisterd naar de argumenten en feiten. Dat hebben we duidelijk gemaakt. Gedeputeerde Staten heeft een voorzet gegeven, maar wij dagen Provinciale Staten uit om een democratisch besluit te nemen in plaats van te kijken wie er op het pluche komt te zitten na de verkiezingen in maart 2015.'

Actie op Afsluitdijk

In april organiseerde de Stichting een actie op de Afsluitdijk, waarbij de bruggen van twee kanten door grote schepen werden geblokkeerd, waardoor het verkeer korte tijd stil kwam te liggen.

Tegelijkertijd werden door de leden van Don Quichot, Statenleden van de Provincie Fryslân, wethouders en raadsleden van de Gemeente Súdwest-Fryslân flyers uitgedeeld met meer informatie over de actie.

Windpark Fryslân

Om de Europese doelstelling met betrekking tot energieproductie te halen, moet Nederland in 2020 16 procent van alle energie duurzaam produceren. Daarvoor wil het Rijk megawindparken overal in Nederland realiseren, zowel op het land als in het water. Friesland is gevraagd 530,5 MW voor haar rekening te nemen. Het beoogde windpark is getekend 6,5 km uit het Makkumer strand, 8 km de kust in zuidelijke richting volgend en 6 km breed. Een oppervlakte van bijna 50 vierkante kilometer.

Einde persbericht

(Vervolg op pagina 4)



(Vervolg van pagina 3)

Het bestuur van het VNM heeft woensdag 12 november jl. het onderstaande commentaar aan het Platform Waterrecreatie overhandigd, de gezamenlijke belangenbehartiger van waterrecreanten, overhandigd.

T.a.v. de inbreng van het VNM hierbij ons "gecondenseerd" product, waarbij uit de reacties van de bestuurders het volgende kon worden samengevat.

Voor de vervolgacties geldt NADRUKKELIJK dat zowel *VNM alsook de KNMC (*als aparte entiteiten) de inspraak ondersteunen, zoals beschreven.

Uiteraard geldt hier dat veiligheid voor recreatie- en toervaart bovenaan blijft staan maar de vaaromgeving staat in dit soort discussies natuurlijk ook hoog op de lijst van aandachtspunten.

Onze VNM standpunten:

- ♦ Er is geen discussie over noodzaak van (zoeken naar) alternatieve energie(-bronnen) maar niet ten koste van alles.
- ♦ Primair: Windmolenparken zoveel mogelijk "buitengaats" ofwel > 15 mijl uit de kustlijn realiseren, niet louter uit oogpunt van horizonvervuiling maar ook voor beperken van andersoortige overlast.
- ♦ Het IJsselmeer is als landschappelijk gebied beslist te klein voor dergelijke grote projecten en moet worden ontzien niet alleen door de drukke beroeps- en recreatievaart, maar zeker als recreatie- en vaargebied.
- ♦ Theoretisch oppervlak van een molenpark met de beschreven capaciteit zou ca. 80 km² bedragen o.b.v. Noordzee-normen en dat is wel heel erg veel (lees: teveel) voor een oppervlak zuidelijk van de Afsluitdijk.
- ♦ Zijn plaatselijke vaarbewegingen daar ooit geïnventariseerd en voldoende bekend om verantwoorde locatiebesluiten te nemen?
- ♦ Voor de recreatievaart ontstaan er relatief grote risico's door vaak ontbreken van de juiste navigatieapparatuur aan boord.
- ♦ In Europees kader bestaan nog steeds discrepanties tussen verschillende wettelijke eisen; bv. in Duitsland is de doorvaart door molenparken tot max. 26 meter scheepslengte toegestaan en in Nederland altijd verboden. Deze zelfde regelgeving zal moeten worden toegepast op het IJsselmeer, als daarvoor onverhoopt wordt gekozen.

Waarom niet veel meer ontwikkelingen op het gebied van zonnecellen en het benutten van potentiaal verschillen zout-zoet water. (Artikel NRC 15-01-2008 over "blauwe energie" dat veel meer en goedkoper stroom levert). De hele lengte van de Afsluitdijk staat ons hiervoor ter beschikking, zonder verstoringen van landschappelijke waarden. De beschrijving van ontwikkelingen en de kosten-baten analyses hiervan blijven angstwekkend uit. Deze alternatieven moeten in de discussie betrokken worden! Er is immers ook een forse subsidie op toegekend.

Redactieteam VNM

4

Verslag EBA

17-18 oktober 2014

Algemeen

Deze EBA vergadering werd gehouden te Jersey en werd namens de KNMC-VNM bijgewoond door Dick Sluijter en Arie Kwak. Voor mij (Dick) was dit de laatste bijeenkomst (na 14 jaar en 28 vergaderingen), Arie zal tot er een definitieve aflosser beschikbaar is, de komende EBA-vergaderingen bijwonen.

In Jersey waren 37 deelnemers aanwezig, welke 22 organisaties/bonden uit 17 verschillende landen vertegenwoordigden. Totaal vertegenwoordigt de EBA ruim 1.605.000 zeilers en motorbootvaarders binnen Europa.

Ook voor de president van de EBA, de heer Peer Bent Nielsen uit Denemarken, was dit de laatste bijeenkomst onder zijn voorzitterschap. Aan het einde van de bijeenkomst werd een nieuwe president gekozen. Hiervoor waren twee kandidaten genomineerd en wel de heren Kai Schone van het Kongelig Norsk Baatforbund en Willem Dekker van het Watersportverbond. Bij de stemming werd Willem Dekker als de nieuwe president voor de komende vier jaar gekozen. De nieuwe president mag bepalen of het secretariaat door zijn eigen organisatie wordt gevoerd of dat dit bij de RYA blijft. Beide kandidaten gaven vooraf reeds te kennen dat ze het secretariaat graag bij de RYA wilden laten. Hier kon de vergadering unaniem mee instemmen.

EBA website

De leden maken nog weinig of geen gebruik van de website om hier eigen nieuws op te zetten. Nogmaals wordt er op aangedrongen om te kijken of hier meer gebruik van kan worden gemaakt.

Financiën

De voorliggende begroting voor 2015 wordt met algemene stemmen goedgekeurd.

Werkgroepen

WG. End of life of boats (ELB). Er zijn nog weinig concrete voorstellen of acties uit deze werkgroep gekomen. Ook de EBI (European Boating Industry) komt tot dezelfde magere resultaten. De vraag is in hoeverre we hierin verder moeten samenwerken. De EBI moet de industrie aansturen om goede sloopfaciliteiten te realiseren.

(Vervolg op pagina 6)





(Vervolg van pagina 5)

Eén van de opties van de werkgroep is om door beïnvloeding van de politiek aan te sturen op een verplichte bijdrage aan een sloopfonds bij de aankoop van een nieuwe boot, maar daarmee is nog niet opgelost wat er moet gebeuren met oude schepen die nu rijp zijn voor de sloop. Besloten is dat de WG dit probleem gaat onderzoeken aan de hand van een in Zweden ontwikkelde sloopregeling.

Daarnaast moeten wij als EBA voorstellen maken voor zo gunstig mogelijke (financiële) regelingen om de gebruikers en havenbeheerders in de gelegenheid te stellen c.q. mogelijk te maken om (verlaten) schepen ter sloop aan te bieden. Waarschijnlijk moet hier een koppeling komen met het EU-milieu actieplan waaruit een mogelijke financiële steun kan voort vloeien.

Gelukkig zijn er in sommige landen, waaronder Nederland, bedrijven die de mogelijkheden om (polyester) schepen te slopen aan het onderzoeken zijn. De hete hangijzers blijven de kosten van het vervoer naar de sloperij en de eventuele sloopkosten. Wie zal dat betalen? Bij stalen schepen is dat laatste minder problematisch, aangezien metaal geld kan opbrengen voor de sloper.

WG Harbour Safety

In mei 2014 is de ISO Norm ISO/DIS 13687 “Yacht harbours – Minimum Requirements” met 96% van de stemmen aangenomen. Dit houdt in dat deze ISO norm wereldwijd van kracht is geworden, ook in die landen die tegen de norm hebben gestemd. Er moet hierbij wel worden benadrukt dat een ISO norm op zich geen kracht van wet heeft, naar alleen een richtlijn is waaraan een ieder op vrijwillige basis kan deelnemen. Het is wel mogelijk dat een bepaald land de norm ratificeert en tot wet bepaald.

De nieuwe normering zal - voor zover relevant - ook worden verwerkt in het nieuwe “Handboek Jachthavenbeheer” van het VNM.

Er zal in de toekomst aan nog verdere normeringen worden gewerkt, waarbij de EBA waar en indien nodig zal proberen haar invloed als vertegenwoordiger van de particuliere pleziervaarder uit te oefenen. De huidige werkgroep HS is opgeheven.

WG Foreign Regulations

Het doel van deze WG is het opstellen van een overzicht van de eisen die verschillende landen stellen aan de grensoverschrijdende pleziervaart. De WG heeft nu een vragenlijst opgesteld die door de deelnemende landen moet worden ingevuld, waarna deze in het openbare gedeelte van de EBA-website zal worden gepubliceerd.

(Vervolg op pagina 7)



(Vervolg van pagina 6)

Inland Waterways.

Kader richtlijn water (KRW). In het kader van de KRW was het de bedoeling om binnen de EU voor het gebruik van het vaarwater te laten betalen. Duitsland heeft dit voornemen bij het Europese hof laten voorkomen. De laatste informatie is dat de EC deze zaak heeft verloren en voor het gebruik van het vaarwater dus niet hoeft te worden betaald. Deze uitspraak is ook belangrijk voor Nederland aangezien wij dit gebruik ook niet hebben laten vallen onder waterdiensten.

AIS. Rond de discussie over de invoering van AIS en Ecdis op de Rijn heeft de EBA de observer status gekregen binnen de CCNR (Rijncommissie). I.v.m. de verplichte invoering per 1 december 2014 op de Rijn voor grote schepen (>20 mtr.) werd er in Strasbourg een workshop gehouden teneinde de laatste problemen te inventariseren, speciaal ook voor pleziervaartuigen < 20 mtr. Eerste stap kan zijn om deze schepen uit te rusten met de passieve versie. Teneinde een goed AIS systeem te kunnen opzetten moeten goede en juiste AIS signalen worden gebruikt. Daarom mag alleen goedgekeurde apparatuur worden geïnstalleerd en gebruikt. Het gebruik maken van een AIS App op een Smartphone is verboden.

De combinatie van AIS met VHF voorzien van ATIS heeft bij de CCNR momenteel een lagere prioriteit. Dit is een probleem voor buitenlandse schepen niet voorzien van ATIS. In december zal de CCNR een overzicht maken met alle ontvangen problemen en de mogelijke oplossingen.

Milieu.

Exoten. Er komt binnenkort een EU regeling ter beperking van de verspreiding van Exoten in het water. Dit is ter voorkoming van het overbrengen van algen en wieren naar andere wateren. De IMO heeft hier voor de zeevaart reeds richtlijnen opgesteld en de EU is van mening dat deze ook op de binnenwateren kunnen worden geïmplementeerd en er dus geen aparte EU regels nodig zijn. Voor ons (motorbootvaarders) zijn het belangrijkste de regels rond het uit het water halen en afspreken van de schepen.

Biocide Richtlijn. Er is nog steeds geen duidelijke richtlijn rond het gebruik van Biociden (anti-fouling). De Denen hebben momenteel een goed overleg met producent en wetgever en hopen dat hier een advies uit komt welke ook in de verdere EU kan worden geaccepteerd.

UNECE.

In de huidige Resolutie 40 van de UNECE (regeling vaarbewijzen) is geen duidelijke verwijzing naar het ICC (International Certificate of Competence). De Resolutie 40 zal hier op worden aangepast.

Overige.

Noodsignalen. Het AIS systeem zou ook gebruikt kunnen worden voor het geven van een noodsignaal. Hiertoe moet dan wel een opvallend symbool gecreëerd worden om dit op het scherm duidelijk naar voren te laten komen. Met de reeds beschikbare technologie kan men het gebruik en effectiviteit van de pyrotechnische noodsignalen ter discussie stellen.

RCD. In januari 2016 wordt de nieuwe versie van de Recreational Craft Directive van kracht. Hierbij komt een overgangsperiode van een jaar tot januari 2017. De industrie heeft in die periode de tijd zich aan te passen. Verder zijn er ook diverse ISO normen welke zullen moeten worden aangepast.

Volgende vergadering. De volgende EBA vergadering zal worden georganiseerd door Italië en zal plaatsvinden van 10 – 12 april te Venetië.

Opsteller: Dick Sluiter,
bestuurslid VNM,
belangenbehartiger in de EBA voor Nederland
van de motorbootvaarders

*Het beprijsen van het
gebruik van het
vaarwater, ook voor de
recreatievaart, is
hopelijk hiermee van
de baan.*





Inland AIS-apparaat aan boord hebben en gebruiken

De meeste schepen moeten per 1 december 2014 op de Rijn een inland AIS-apparaat aan boord hebben en gebruiken. Ook moeten deze schepen een inland ECDIS of een vergelijkbare elektronisch visualiseringssysteem aan het AIS-apparaat koppelen. **Waarom deze verplichting? Wat gaat er veranderen? En wat zijn de consequenties voor u?**

Inland AIS-apparaat aan boord hebben en gebruiken. Ook moeten deze schepen een Inland ECDIS of vergelijkbaar elektronisch visualiseringssysteem aan het AIS-apparaat koppelen.

De verplichting geldt voor iedereen - beroeps- en recreatievaart - die op de Rijn vaart met een schip van **20 meter of langer** en ook voor kleinere beroepsmatig opererende vaartuigen met eigen aandrijving. Het besluit tot verplichtstelling is genomen door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en betekent een wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) artikel 4.07

Overigens is AIS binnenkort ook verplicht op de andere binnenwateren in Nederland. Een aanpassing van het Binnenvaartpolitiereglement is in voorbereiding.

Recreatie
=> 20 m

Elektronisch visualiseringssysteem

Naast een AIS-apparaat is op de Rijn, Waal, Nederrijn en Lek ook een Inland ECDIS of vergelijkbaar elektronisch visualiseringssysteem verplicht. Hiermee zijn schepen met AIS over een afstand van minimaal 5 km zichtbaar, zodat tijdig geanticipeerd kan worden op de ontmoeting met andere schepen (en deze veilig gepasseerd kunnen worden). Dit is vooral belangrijk voor bochtige riviertrajecten en kruisingen van vaarwegen waar het vaak lastig is andere schepen op tijd te zien.

Gecertificeerd Inland AIS apparaat verplicht

Voor AIS-plichtige schepen zijn alleen gecertificeerde Inland AIS-apparaten toegestaan. AIS transponders klasse A/B die in de zeevaart worden gebruikt, zijn dus niet toegestaan. Inbouw mag uitsluitend plaatsvinden door een erkende installateur.

Praktische folder

Over het wat, waarom en de consequenties van de verplichtstelling heeft Rijkswaterstaat een praktische folder gemaakt. Daarin staat alles wat een schipper moet weten over de verplichting van Inland AIS op de Rijn per 1 december 2014. De folder is te vinden op www.rijkswaterstaat.nl/ais en de website van het VNM: www.knmc-vnm.nl/documenten/archief-openbaar





Voor meer informatie over dit persbericht of overige woordvoeringszaken kunt u contact opnemen met onze communicatieadviseur Jolanda Dietvorst via jolandadietvorst@bln.nl of telefoonnummer +31 (10) 206 06 01.

Symposium van Groen... ...naar Groener

Afgelopen dinsdag 4 november vond het symposium 'van Groen naar Groener' plaats. De bijeenkomst was een gezamenlijk initiatief van de PTC, NPRC, ELV, Integraal Ondernemen Drechtsteden (IOD) en BLN-Koninklijke Schuttevaer.

Onder de bezielende leiding van Roland Kortenhorst hebben 175 deelnemers (waaronder binnenvaartondernemers, beleidsmakers, bankiers, onderzoeksbureaus en kennisinstellingen) met elkaar gesproken over hoe de sector van groen naar groener kan groeien. Maar dan ook écht. Niet op basis van inputsturing, ofwel het voorschrijven van type motoren, maar op basis van output; een reële continue meting aan boord van uitstoot en verbruik.

De inzet is een kosteneffectieve vergroening van bestaande motoren. De technologieën om bestaande motoren te vergroenen zijn er natuurlijk al, o.a. additieven, resonantie-technieken, GTL-fuel, naschakel-technieken en motorbehandelingen. De voordelen voor de diverse stakeholders zijn ook helder. De meetapparatuur is zo goed als klaar. Rest nog het juiste wettelijke kader.

BLN-Koninklijke Schuttevaer zet zich in om op Europees niveau het wettelijke kader aan te laten passen.

Tevens zijn wij een platform om de verschillende meetinitiatieven met elkaar te verbinden.

Het zou zonde zijn als er op verschillende plekken verschillende data worden verzameld. Want voor data geldt, numbers count! Met voldoende data kunnen we gefundeerd onze concurrentiepositie t.o.v. de andere modaliteiten versterken.

Kortom, BLN-Koninklijke Schuttevaer zet zich in voor vergroening, maar wel op eigen wijze.

Meer informatie erwintijssen@bln.nl





Minder vaartoeeristen in Drenthe dan vorig jaar

HOOGEVEEN/LEIDERDORP - 10 november 2014 - Het vaartoeerisme in Drenthe is afgelopen jaar afgenomen. Dat blijkt uit onderzoek van RTV Drenthe.

Er voeren afgelopen jaar 1500 recreatieschepen minder dan in 2012 door de Drentse kanalen. De schepen doen vooral Zuid-Drenthe aan en varen steeds minder in de Drentse Hoofdvaart.

Zuid Drenthe

Door het Willem-Alexanderkanaal voeren in 2013 (het openingsjaar) 3183 plezierjachten, in 2014 2840 bootjes: 343 minder. De Verlengde Hogeveense Vaart registreerde dit jaar 2505 recreanten, in 2013 nog 3148. Maar met 643 schepen minder dit jaar is het aantal fors hoger dan voor de opening van het Koning Willem-Alexanderkanaal.

Drentse Hoofdvaart minder in trek

De Drentse Hoofdvaart doet het steeds slechter. Bij de Venesluis passeerden in 2008 nog 3417 bootjes, in 2012 waren dat er 2859 en afgelopen jaar 2134. Gedeputeerde Henk Brink ziet liever andere cijfers maar weet ook dat de recreatievaart het lastig heeft door de economische crisis en de hoge dieselprijs. Voor Brink is het zaak om daarom vooral in te zetten op de combinatie van varen en (fiets-)dagtochtjes maken door bootjeseigenaren.

Westerlingen willen wel

Een rondgang in de Doeshaven bij Leiderdorp, waar 700 plezierjachten liggen, leert dat nog heel wat bootjeseigenaren uit het Westen plannen hebben om een rondje Drenthe te varen. Als belangrijkste redenen worden genoemd dat je naast varen in Drenthe veel mooie plekjes hebt om met de fiets naar toe te gaan en de opening van de Veenvaart, zodat je een rondje Drenthe/Noord-Duitsland/Groningen kunt maken. Vaarrecreanten hebben over het algemeen een hekel aan twee keer dezelfde route, zo leert de rondgang in de Doeshaven.

10



Provincie Limburg geeft subsidie om kinderen te laten watersporten op de Maasplassen

Roermond – Direct na de start van het project ErVaarwater hebben er al vier scholen deelgenomen aan de kennismakingsdag voor verschillende watersporten. Daardoor waren er al ruim **130 kinderen** een ochtend op het water te vinden om te kanovaren, te zeilen, in een sloep te varen en te suppen. Watersportschool Frissen is bijzonder tevreden met deze vliegende start.

De Provincie Limburg heeft met Het Nautisch Programma van Eisen de ambities voor de regio Maasplassen vastgelegd. Watersport moet veel meer dan nu een onderdeel worden van de regiobeleving. Juist daarom moeten jonge mensen kennismaken met verschillende vormen van watersport.

Watersportschool Frissen speelt op deze behoefte in. Zij nodigt scholen uit om met hun groepen zeven en acht gratis een ochtend kennis te komen maken. Alle woensdagen van april tot de herfstvakantie zijn hiervoor beschikbaar. Kinderen kunnen meerdere vormen van watersport op één ochtend doen. Er worden vervolgprogramma's aangeboden door de Watersportschool zelf en door de watersportverenigingen.

Het project ging van start vlak voor de zomer. De Provincie Limburg besloot toen deze nieuwe doelgroep aan te moedigen en stelde een subsidie beschikbaar. Direct al was er een eerste school uit de buurt geïnteresseerd met 44 kinderen.

Na de zomervakantie schreven er al drie scholen in. Tot nu toe zijn het allemaal scholen uit Roermond, maar ook andere scholen uit de regio zijn welkom.

Het nieuwe seizoen wordt goed voorbereid. De scholen worden benaderd en de eerste boekingen voor het voorjaar staan er al weer. Doel is om in twee jaar tijd meer dan 1000 schoolkinderen kennis te laten maken, om zo de watersporter van de toekomst te kweken in Limburg.

Meer informatie www.watersportschool.nl

21 oktober 2014



Teruggave compensatie Ecotaks
wordt beëindigd.

Een nieuwe subsidieregeling
voor energiebesparing is in de
maak.

Datum 23 oktober 2014

Betreft Toezegging ingangsdatum regeling energiebesparing sportverenigingen

Geachte Voorzitter,

Met deze brief informeer ik u over de door mij gedane toezegging tijdens het AO Sport van 2 juli jongstleden met betrekking tot de ingangsdatum van de nieuwe subsidieregeling die energiebesparing bij sportverenigingen stimuleert. Hierover heb ik u eerder over geïnformeerd met mijn brieven van november 2013 (33750-XVI-57) en maart 2014 (33750-XVI nr. 94).

In overeenstemming met mijn collega van Economische Zaken streef ik naar de ingangsdatum van 1 januari 2016 voor bovengenoemde nieuwe regeling. In 2015 zullen sportverenigingen voor het laatste jaar gebruik kunnen maken van de huidige regeling teruggave energiebelasting.

Hoogachtend,

de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport,

mw. drs. E.I. Schippers



wsv De Remming

NIEUWE PARTICIPANTEN

Hartelijk welkom...

De watersportverenigingen

WSV De Remming, Zaandam

WSV Sint Joris, Ridderkerk

WSV Geertruidenberg

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

13

VERSOBERING BEDIENING SLUIZEN EN BRUGGEN

Den Haag – Rijkswaterstaat versobert per 1 januari 2015 de bediening op verschillende bruggen en sluisen in Nederland. Hiermee vult Rijkswaterstaat de taakstelling in die in het regeerakkoord is afgesproken. Om de overlast voor de beroepvaart en de recreatievaart zoveel mogelijk te beperken is samen met het bedrijfsleven, de scheepvaartsector en Provincies gekeken naar

de minst ingrijpende oplossingen per regio. De bediening verandert op verschillende manieren. Voor sommige sluisen en bruggen geldt dat de bedieningstijden worden ingekort. Er is dan minder of geen bediening meer in rustige perioden. Op enkele bedieningscentrales wordt voortaan met minder sluismeesters gewerkt, waardoor er minder bruggen of sluisen tegelijk

bediend kunnen worden. In andere gevallen gaat Rijkswaterstaat de sluis op aanvraag bedienen, waarbij de sluismeester op afroep beschikbaar is of tussen één of meerdere sluisen pendelt. Een schipper moet zijn doorvaart dan van te voren aanvragen. Voor de scheepvaart betekenen de versoeringsmaatregelen dat de kans op wachttijden groter is.

HOOGVEEN KRIJGT EEN PASSANTENHAVEN

HOOGVEEN - Hoogeveen krijgt een passantenhaven voor de recreatievaart. De haven komt in de Hoogeveensche Vaart bij het Zuiderpark. Dat heeft de gemeenteraad besloten. Hoogeveen heeft geen haven in de Hoogeveensche Vaart. Daardoor varen toeristen door naar Echten of Noodscheschut, waar voorzieningen zijn en ze wél kunnen overnachten met hun boten.

De recreatievaart in de Hoogeveensche Vaart is in 2013 enorm gestegen als gevolg van de opening van het Koning Willem Alexander Kanaal (de Veenvaart), waardoor het mogelijk is van Zuidoost-Drenthe naar Duitsland en Groningen te varen. In 2014 kwamen er

3.000 boten langs Hoogeveen, dit jaar 2.500. Hoogeveen wil daarvan mee profiteren en doet dat nu niet.

Voorzieningen

Initiatiefnemer Albert Wolting is erg blij dat de haven er komt. "Neem nou de schepen die nu wél in Hoogeveen blijven overnachten bij de Nieuwebrugsluis. 300 deze zomer, zonder voorzieningen. Die mensen willen graag in een haven liggen." Volgens wethouder Erik Giethoorn van recreatie moet de haven bij het Zuiderpark walstroom, sanitair, drinkwater en een duidelijke loopverbinding met het centrum krijgen. In 2015 moet de aanleg beginnen, voor het vaarseizoen van 2016 moet het werk klaar zijn.

VVD en PvdA stemden tegen de aanleg van de haven.

Onhaalbare droom

In 2008 werd een ambitieuze visie voor het stadscentrum gepresenteerd met de aanleg van een nieuw kanaal vanaf de huidige Hoogeveense vaart naar het stadscentrum en een haven bij het Schutsplein. De nieuwe vaarverbinding zou komen op de plek van het voormalige kanaal het Sloodt/Alteveer en moest de sfeer van van de oude gedempte kanalen in het centrum terugbrengen, maar het plan bleek onhaalbaar. Een haven op een kilometer van het centrum in de Hoogeveensche Vaart is het hoogst haalbare.

