



Verbond Nederlandse Motorbootsport NIEUWSBRIEF

KNMC, Dukatenburg 90-11/6, 3437 AE Nieuwegein www.knmc.nl



Als afsluiting van het 100-jarige jubileum KNMC een foto uit Haarlem (1917)

Verslag European

Boating Association (EBA)

Veel van de onderwerpen die in de EBA worden behandeld gelden vaak voor het grotere water, terwijl het grootste deel van de vloot pleziervaartuigen zich toch op de binnenwateren bevindt.

Zie *pagina 2 en 3*

Kanalensie

Twente / Duitsland

Tot op heden bestaat er geen directe en geschikte oost-west verbinding tussen belangrijke watersportgebieden in Duitsland en Nederland. De bestaande via de Rijn is voor vele motorboten weinig attractief.

Lees verder op *pagina 4*

Website van de maand:

Lozingenverbod

De Hiswa heeft een speciale website in 'de lucht' gebracht. Om de juiste informatie aan een ieder te kunnen communiceren over het lozingsverbod per 1 januari 2009. Een gezamenlijk initiatief van het NPWW. Kijk voor info op *pagina 8*

Nieuwe gebiedendatabase op site LNV

De website van het ministerie LNV heeft de Natura 2000 gebieden overzichtelijk gemaakt.

Via een kaartmachine van Google Maps kan men direct zien waar beschermde natuur ligt.

Zie *pagina 9*

Verslag European Boating Association (EBA)



European Boating Association
Europäischer Sportschiffahrts-
verband
Ass. Européenne de Navigation
de Plaisance

De halfjaarlijkse bijeenkomst van de European Boating Association (EBA) vond van 12 t/m 14 oktober plaats in Grasz waar de Austrian Sailing Association als gastheer optrad.

Zoals in Oslo was voorgesteld, werd voorafgaand aan de eerste plenaire vergadering een Inland Waterway Meeting gehouden.

Deelnemers aan deze bijeenkomst waren: Frankrijk, Oostenrijk, Duitsland, Denemarken, Polen, Zweden en Nederland.

Deze bijeenkomst was in eerste instantie bedoeld om te zien welke landen geïnteresseerd zijn in dit onderwerp. Veel van de onderwerpen die in de EBA worden behandeld gelden vaak voor het grotere water terwijl het grootste deel van de vloot pleziervaartuigen zich toch op de binnenwateren bevindt. Zo vindt er momenteel bij de Franse overheid een beweging plaats, waarbij het beheer van bepaalde niet voor de commerciële vaart van belang zijnde binnenwateren door de landelijke overheid (VNF) wordt overgedragen aan lagere overheden. Deze zijn echter niet in staat de kosten van het onderhoud over een langere periode te dragen, waardoor sluiting van diverse kanalen dreigt en daarmee de mogelijkheid voor de pleziervaart om b.v. van noord naar zuid door het land te varen. Als EBA organisatie moeten we stelling nemen tegen dit soort ontwikkelingen.

- **Er is ook nog steeds een controverse** tussen de Technical Requirements Inland Water Vessels (2006/87/EC) en de Recreational Craft Directive (RCD 94/25/EC). Deze laatste is van kracht voor schepen tot 24 meter. De TRIWV geldt voor schepen >20 meter of een kubieke inhoud van > 100m³ en is sedert december 2006 geaccepteerd en de landen moeten in december 2008 hieraan voldoen. De TRIWV is voor een belangrijk deel een afgeleide van het CCNR (Rijncommissie) welke regelgeving voornamelijk is gebaseerd op de grote schepen.

De EBA heeft alle artikelen van de TRIWV en de RCD naast elkaar gezet en aangegeven waar de tegenstellingen tussen beide regelgevingen voor pleziervaartuigen liggen. Wil de EU hier wijzigingen in aanbrengen dan zal ook (of eerst) de CCNR bewerkt moeten worden. De EBA zal proberen een vertegenwoordiger in de CCNR te krijgen.

- Betreffende het ICC voor de binnenwateren blijft er veel discussie bestaan omtrent het al of niet verplicht stellen tot een praktijk gedeelte in het vaarexamen en een duidelijker onderscheid tussen ICC binnen- en kustwateren. Het Nederlandse standpunt blijft ongewijzigd en blijft de huidige regels voor afgifte ICC hanteren. Om het bezit van het ICC meer te stimuleren zou het direct koppelen van het ICC en het Vaarbewijs te overwegen zijn. Dit scheelt ook in het aantal documenten en de kosten voor de gebruikers.

- **ERNO; European Recreational Navigation Observatory.** Dit is een programma van de VNE (Voies Navigable d'Europe) wat een algeheel Europa wijd informatie systeem beoogd te zijn waarin alle nationale autoriteiten op het gebied van vaarwegbeheer, toerisme, regelgeving en private organisaties hun input hebben betreffende informatie over de waterwegen. Mogelijk in overleg te treden met VenW in hoeverre dit te koppelen zou zijn aan het ERMIS?

Op vrijdagmiddag om 16.00 uur begon de plenaire vergadering waarin de notulen van

(Vervolg op pagina 3)

Om het bezit van het ICC meer te stimuleren zou het direct koppelen van het ICC en het Vaarbewijs te overwegen zijn.



Vervolg verslag EBA te Grasz



(Vervolg van pagina 2)

Oslo werden geaccordeerd en de actielijst werd doorgenomen.

Het actie punt betreffende het protest tegen het Italiaanse voorstel betreffende de aanpassing van het COLREG was algemeen en door de meeste landen ook doorgespeeld naar hun nationale vertegenwoordigers in het IMO.

Het voorstel betreffende de terroristische dreiging van non-SOLAS ships (Pleziervaartuigen) t.o.v. Solas ships en haveninstallaties is voorlopig binnen Europa nog geen issue.

Technical Committee.

WG 18 betreffende scantling heeft na 18 jaar een final report geproduceerd dat nu mogelijk over 6 maanden kan worden geratificeerd.

WG 14 heeft een draft standard opgesteld voor een quick release systeem voor trapeze gordels. Dit moet gereed zijn voor de Olympische spelen van 2008.

In de TC8 heeft de EBA normaal gesproken geen vertegenwoordiging, maar naar aanleiding van een recent ongeval onder Ilse of Wight waarbij een zeiljacht werd overvaren door een Ferry is een onderzoek gewenst naar de effectiviteit van radarreflectoren.

Regulatory Committee.

- ERG (EBA Regulatory Reference Guide). De EBA is bezig met het opstellen van een overzicht van de in de verschillende landen geldende regelgevingen. Alle deelnemers worden verzocht deze format in te vullen.

- De pogingen om de autoriteiten in Sardinië van hun voorgenomen Tax heffing af te brengen zijn mislukt. Indien men aldaar op de rede komt moet men een tax betalen van €1.000 t/m 16 meter en deze kan oplopen tot €15.000 voor een schip > 60 meter. (voor 1 dag en 1 jaar) Zeilschepen betalen half tarief.

- De gedachten binnen het IMO voor een Europese Kustwacht en voor een Europese scheeps registratie zijn verlaten.

- Betreffende het Italiaanse voorstel tot wijziging COLREG is de EBA voornemens nog een persbericht op te stellen welk eventueel ook in de nationale pers kan worden gepubliceerd.

- **Rode diesel.** In UK en Ierland blijft dit jaar nog rode diesel verkrijgbaar. Het Duitse Ministerie van Financiën blijft op het standpunt dat het percentage rode diesel in de tank nul moet zijn. De Duitse Watersport organisaties doen nog steeds hun uiterste best om hier enige versoepeling in te krijgen. Het advies blijft in ieder geval om een goede brandstof gebruik en tank registratie bij te houden.

- AIS is nu standaard op SOLAS schepen. Sedert de invoering is ook de Class B AIS ontwikkeld en inmiddels aanvaard voor gebruik door kleine schepen. De EBA heeft nog geen standpunt in deze ingenomen. Een probleem is dat men bij het gebruik van de AIS ook een MMSI nummer dient te hebben. In de april vergadering moet de EBA hier een standpunt over formuleren.

Environment.

Bij deze commissie ben ik niet aanwezig geweest. Moet notulen afwachten.

- In Duitsland is het hebben en gebruik van een vuilwatertank sedert 1 augustus 2007 verplicht.

Vertegenwoordiger van het Verbond Nederlandse Motorbootsport en Opsteller verslag,
D.B. Sluijter,
bestuurslid VNM



Dick Sluijter,
bestuurslid
Verbond Nederlandse
Motorbootsport



Kanalenvisie Twente / Grafschaft Bentheim

Haalbaarheid en economische effecten

**Opdrachtgever: Regio Twente
Landkreis Grafschaft Bentheim**

Het project wordt gesubsidieerd door de Europese Unie in het kader van het Communautaire Initiatief INTERREG-IIIa met middelen van het Europees Structuurfonds voor Regionale Ontwikkeling alsmede van het Ministerie van Economische Zaken van de Duitse deelstaat Niedersachsen, de Landkreis Grafschaft Bentheim en Regio Twente.

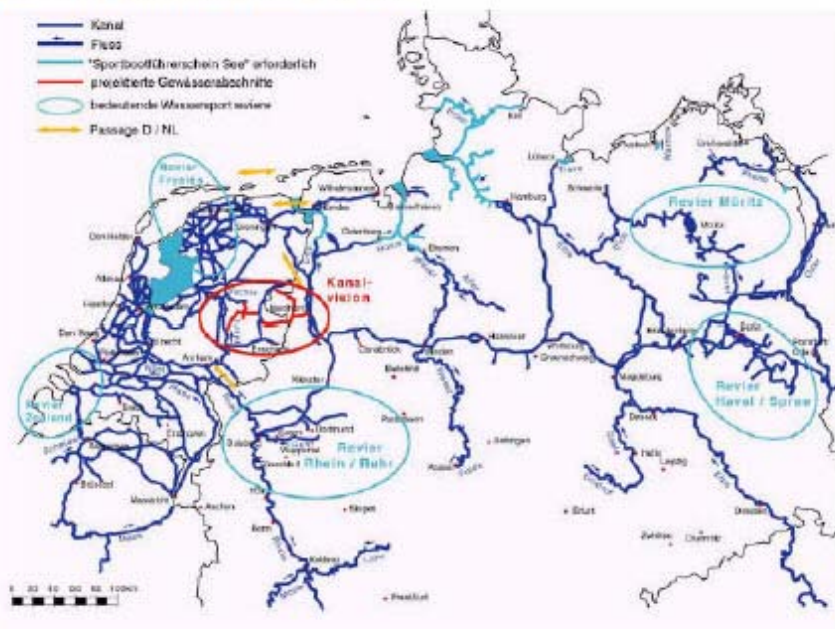


Arie Kwak (l) heeft als maatschappelijke organisatie de brief van de ondernemersvereniging Ommen ondertekend.

4

Rapport Kanalenvisie

Motorbootsport-gebieden in Noord-Duitsland en Nederland



In dit rapport worden de resultaten gepresenteerd van een studie naar de haalbaarheid en de effecten van het weer bevaarbaar maken van het kanalenstelsel in Twente en de Grafschaft Bentheim. Aanleiding voor de studie zijn de forse veranderingen in de economische structuur die de regio in de afgelopen decennia heeft door gemaakt.

Sectoren zoals de industrie en de landbouw hebben ter-

rein verloren, terwijl andere sectoren nadrukkelijker in beeld zijn gekomen. Dit veranderingsproces zal in de komende jaren onverminderd doorgaan. Voor het behoud van een gezonde economische structuur zijn nieuwe impulsen nodig. Het weer bevaarbaar maken van het kanalenstelsel past in deze visie. In Twente en de Grafschaft Bentheim zijn hiervoor in de afgelopen jaren plannen ontwikkeld.

Ondertekening brief Ondernemers Vereniging Ommen



Arie Kwak, voorzitter van het Verbond Nederlandse Motorbootsport, heeft maandag 10 december jl. de brief ondertekend, die is opgesteld door de Ondernemersvereniging Ommen, gericht aan het College van B&W te Ommen. De onderstaande organisaties ondersteunen hiermee de Kanalenvisie Twente / Grafschaft Bentheim:

- Het Watersportverbond
- KNMC Verbond Nederlandse Motorbootsport
- Recron
- Hiswa
- Schuttevaer
- MKB
- Bouwend Nederland afd. N.O.O.
- Kamer van Koophandel Oost Nederland
- VVV Kampen-Zwolle-Overijssel-Vechtdal

Oost–West–route voor de watersport

Oost-west-route voor de watersport: De overzichtskaart maakt het volgende duidelijk:

- Tot op heden bestaat geen directe en geschikte oost-west verbinding tussen belangrijke watersport gebieden in Duitsland (vaargebieden voor motorboten in Müritz en Spree-Havel) en in Nederland.
- De bestaande verbindingen tussen Duitsland en Nederland zijn voor watersporters weinig attractief. De verbinding via de Rijn is drukbevangen door de beroepsvaart terwijl ook sprake is van sterke stroming. Voor grotere schepen (vanaf 15 meter) is voor de Rijn bovendien een vaarbewijs (Rheinpatent) noodzakelijk. De verbinding via het Haren-Rütenbrocker Kanal en Stadskanaal is een grote omweg, terwijl de verbinding over de Dollart en de Noordzee eigenlijk alleen geschikt is voor zeer ervaren watersporters.
- Met het weer bevaarbaar maken van het kanalenstelsel ontstaat een attractieve grensoverschrijdende watersportverbinding in oost-westelijke richting. De toervaart vanuit Duitsland naar Nederland en vice versa wordt aanzienlijk vergemakkelijkt hetgeen een positief effect zal hebben op de omvang van het passantenverkeer. Het verwachte effect voor de regio is breder dan de effecten als gevolg van de bestedingen van de watersporters in jachthavens, de horeca en de toeristische attracties. Ook andere sectoren profiteren zoals de jachtmakelaardij, onderhoudsbedrijven van motorboten en de toeristische sector in bredere zin.

Grensoverschrijdend gebied voor watersport

- De met motorjachten bevaren rivieren en kanalen in het westen van Duitsland en het oosten van Nederland zijn nu nog twee gescheiden vaargebieden. Deze vaargebieden worden overwegend gebruikt door eigenaren van motorjachten die ook in het gebied zelf wonen. Voor andere categorieën zijn beide vaargebieden tot op heden echter weinig aantrekkelijk.
- Met het weer bevaarbaar maken van het

kanalenstelsel ontstaan er echter nieuwe kansen. De nieuwe verbinding kan tezamen met de aangrenzende kanalen en rivieren worden gepromoot als een grensoverschrijdend vaargebied. De schakel tussen beide landen geeft het vaargebied dan zijn bijzondere karakter. Een toename van de watersport op de bestaande kanalen is dan te verwachten.

Kanaalvisie en tracés

Uitgangspunten

Bij de verdere uitwerking van de kanaalvisie zijn de volgende overwegingen van belang:

- De wens om te komen tot een grensoverschrijdende vaarverbinding. Hier ligt met name de meerwaarde voor zowel Regio Twente als de Grafschaft Bentheim.
- De verwachtingen over de uiteindelijke haalbaarheid van het weer bevaarbaar maken van de verschillende tracéonderdelen. Het ligt voor de hand om tracéonderdelen die aantakken op het bestaande toervaartnet, relatief makkelijk zijn te realiseren en waarvoor nu al voldoende draagvlak het eerste te realiseren.
- Het ontwikkelen van voldoende ankerpunten om de vaarverbinding ook aantrekkelijk te maken voor gebruikers en het economisch effect voor de betreffende regio's te optimaliseren. Een vaarverbinding als zodanig is vanuit economische optiek niet zo interessant. Het gaat uiteindelijk om de bestedingen die door watersporters en door andere gebruikers (waaronder wandelaars, fietsers, etc.) worden gegenereerd.
- Het streven naar een kruisbestuiving tussen economie en ecologie. Een aantrekkelijke en gevarieerde omgeving met voldoende natuurwaarden verhoogt ook de aantrekkelijkheid van het gebied voor de watersporters en de overige gebruikers.

Overzicht deeltraces

Het tracé voor de vaarverbinding takt via het Ems Vechte Kanaal aan op het Dortmund-Ems kanaal en daarmee op het reeds bevaarbare stelsel in Duitsland. Via de doorvaart door Nordhorn, het kanaal van

(Vervolg op pagina 7)



Vervolg oost-west-route Twente / Grafschaft Bentheim

(Vervolg van pagina 6)

Almelo naar Nordhorn, het Overijssels kanaal en de Beneden Regge ontstaat vervolgens een grensoverschrijdende verbinding en een doorgaande verbinding met andere vaargebieden en routes in Nederland.

De verschillende tracéonderdelen zijn:

Het Almelo-Nordhorn-Kanaal (tot aan de stadsrand van Almelo)

In het Almelo Nordhorn kanaal ligt een groot aantal bruggen, sluisen en andere kunstwerken waardoor het kanaal op dit moment niet meer bevaarbaar is.

Doorvaart door Almelo

Ten noorden van het centrum van Almelo kan een doorgaande verbinding worden gerealiseerd met het Kanaal Almelo/ De Haandrik. Een aantal kunstwerken en bruggen belemmert thans de doorvaart.

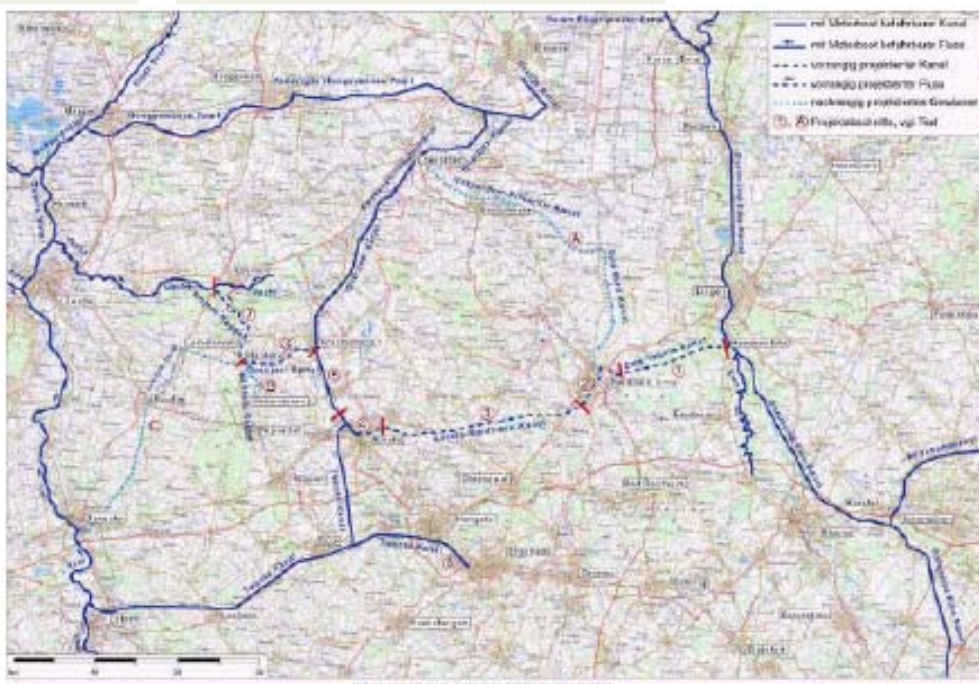
Kanaal Almelo De Haandrik

Dit kanaal is al bevaarbaar en wordt onder andere ook gebruikt voor de beroepsvaart. Er zijn geen verdere aanpassingen nodig.

Het Overijssels Kanaal (van Vroomshoop tot Hankate / Beneden Regge)

Bij Vroomshoop stond het kanaal Almelo-de Haandrik vroeger in verbinding met het Overijssels kanaal. De rechtstreekse verbinding is echter verdwenen met het dempen van een deel van het Overijssels kanaal in Vroomshoop. In Vroomshoop is bovendien sprake van enkele andere knelpunten die

moeten worden opgelost. Na het passeren van enkele bruggen die moeten worden aangepast takt het Overijssels kanaal via een ingenieus stelsel van buizen aan op de



Beneden Regge.

Beneden Regge (van Hankate tot aan Ommen / Vecht)

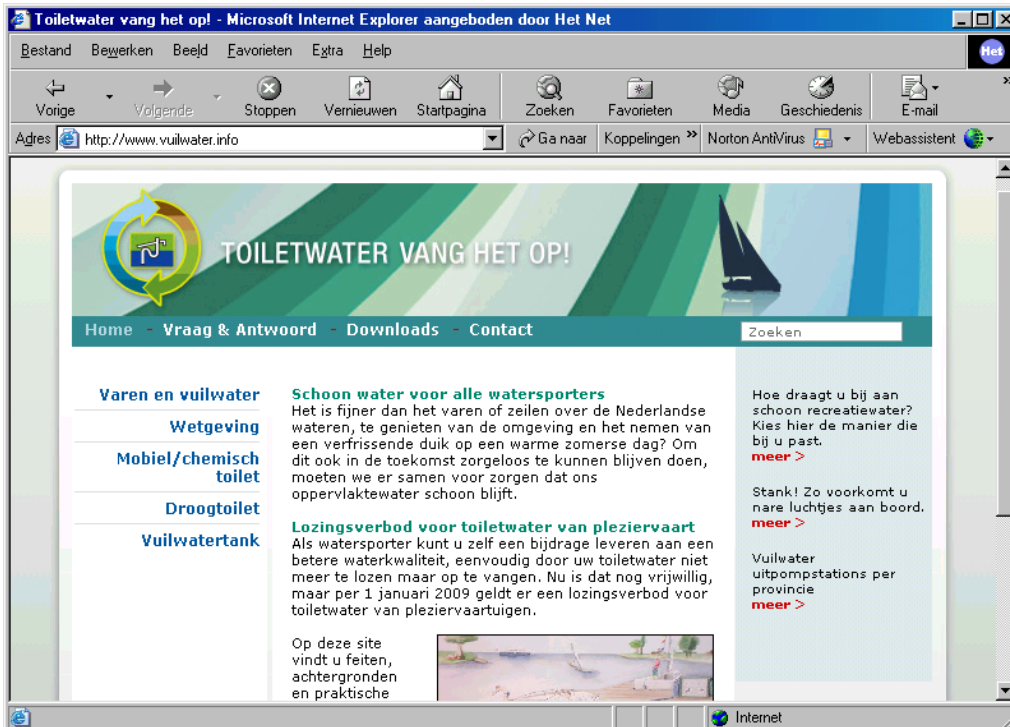
Laatste onderdeel van het tracé is de Beneden Regge die stroomt door een aantrekkelijk en waardevol natuur- en landschappelijk gebied. Meerdere obstakels (waaronder enkele bruggen en de stuw bij Archem) belemmeren momenteel de doorvaart.

Het Twentekanaal bij Enschede

Naast het creëren van een doorgaande vaarverbinding bestaan er ook plannen voor de aanleg van een roeibaan tussen Hengelo (sluis) en Enschede.



Website van de maand: Lozingenverbod



De Hiswa heeft de website www.vuilwater.info geopend om de communicatie rond het lozingenverbod per 1 januari 2009 goed te begeleiden. Hiswa Vereniging coördineert een deel van deze voorlichting namens de ministeries van VROM en V&W, de ANWB en het Watersportverbond. Op de site is nagenoeg alles over het lozingenverbod te lezen. Tevens is er een vraag&antwoord lijst opgenomen. Deze lijst zal met regelmaat worden uitgebreid op basis van veel gestelde vragen. Ook is er een helpdesk achter deze site. De Hiswa heeft de SRN bereid gevonden deze helpdesk uit te voeren, waardoor een onafhankelijk advies gewaarborgd is. SRN zal input leveren voor de vraag&antwoord lijst. Hopelijk kunnen we u ook door deze site uw vragen over het lozingenverbod beantwoorden.

Presentaties

Er is een specialist beschikbaar om op uw ledenvergaderingen (ook de bij ons aangesloten watersportverenigingen)

een presentatie te verzorgen over nut en noodzaak rond het Lozingenverbod. Onderwerpen als vuilwaterinzameling, opslag aan boord, alternatieven en verwachte innovaties passeren hierbij de revue. Rob Uit de Bosch van Uit de Bosch Projecten en Advies is specialist op het gebied van milieuaangelegenheden in het algemeen en het lozingenverbod in het bijzonder. Rob zal deze presentaties verzorgen. Er zijn totaal 30 presentaties voor alle bonden en watersportverenigingen beschikbaar, op datum van aanvraag zullen reserveringen worden behandeld. De presentaties worden u kosteloos aangeboden. Aanmelden bij de Hiswa: (tel. 0343 52 47 24)

Waarom?

Uit enquêtes blijkt dat ruim driekwart van de watersporters van het verbod op de hoogte is en een vuilwatervoorziening (tank of ander systeem) overweegt. Echter, minder dan een kwart van de vaartuigen hebben pas een voorziening aan boord. Er dus alle aanleiding de watersporter te informeren.



Nieuwe gebiedendatabase op site LNV

De website van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) www.minlnv.nl presenteert een geheel vernieuwd 'Gebiedendatabase'. De bezoeker krijgt een overzicht van Natura2000-gebieden, beschermde natuurmonumenten, Wetlands, de ecologische hoofdstructuur, Nationale Parken en Nationale Landschappen op één site.

Via een kaartmachine van Google Maps kan men direct zien waar beschermde natuur ligt en doorklikken naar informatie over het betreffende gebied, zoals 360 graden panoramafoto's.

Vanuit de Gebiedendatabase kan men ook doorklikken naar de soortendatabase en de habitattypendatabase.

Binnenkort zullen ook nog alle onder de Natuurbeschermingswet verleende vergunningen op de site gepubliceerd worden.

Prettige feestdagen

*Een gezond en konnig
2008*

*Het bestuur
&
medewerkers*

