



Verbond Nederlandse Motorbootsport NIEUWSBRIEF

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



Fijne vakantie toegewenst. Zorg dat je de KNRM niet nodig hebt.

Rode diesel

In Engeland blijft de levering van rode diesel door brandstofstations langs het water ook na 1 januari 2009 gewoon doorgaan.

Alleen zal aan de pleziervaart de prijs inclusief accijns worden berekend.

Zie *pagina 2*

Marifoonplicht in België

In België dient elk motorschip, waarvan de lengte van de romp meer dan 7 meter is, te zijn uitgerust met een goed functionerende marifooninstallatie. Dit betekent dus dat er een marifoonplicht voor alle schepen langer dan 7 meter bestaat.

Zie verder op *pagina 2*

Trends

Water speelt een belangrijke rol voor de 'recreatieve' beleving van burgers. De hernieuwde aandacht voor stadshavens, herstel van drooggelegde singels, de populariteit van wonen aan het water onderstrepen het belang van water als belevenis.

Pagina 3 – 6

Website van de maand

Een nieuwe website van het project 'Varen doe je samen' is in de lucht. Het project is verlengd tot 2014 en de Stichting Recreatietoervaart voert het uit. Er is veel informatie te downloaden en er zijn interessante links beschikbaar.

Lees *pagina 7*

Laatste nieuws over de Rode diesel

In Engeland blijft de levering van rode diesel door brandstof stations langs het water ook na 1 januari 2009 gewoon doorgaan. Alleen zal aan de pleziervaart de prijs inclusief accijns worden berekend. Het voordeel hiervan is, dat er geen vermindering van pompstations zal plaats vinden, zoals in Nederland is gebeurd (bijna 50%), vanwege de te hoge kosten voor ombouw en aanpassing voor levering van witte brandstof.

In Duitsland is het aan boord hebben en varen op rode diesel verboden. Wanneer men weet of vermoed dat er toch nog rode diesel of sporen daarvan in de brandstoftank zit, moet men in de eerste Duitse haven die men aandoet de douane aan boord vragen. U dient dan te kunnen aantonen wanneer men voor het laatst legaal rode diesel heeft getankt. Vervolgens moet men met bewijsstukken (laadbonnen) kunnen aantonen, wanneer de hoeveelheid en na hoeveel draaiuren men witte diesel heeft geladen. Indien e.e.a. akkoord wordt bevonden kan men een douane verklaring krijgen voor de verdere periode in Duitse wateren. Het is dus belangrijk om een goed brandstof en draaiuren journaal bij te houden en alle brandstof bonnen te bewaren.



Marifoonplicht in België

In gevolge het "nieuwe Belgische Algemeen Politierglement voor de scheepvaart op de Binnenwateren" Artikel 4.06 lid 3 dient elk motorschip, waarvan de lengte van de romp meer dan 7 meter is, zijn uitgerust met een goed functionerende marifooninstallatie.

Zij moet functioneren op de kanalen bestemd voor het schip-schip verkeer, de nautische informatie en de voor de scheepvaart noodzakelijke berichten.

Dit betekent dus dat er een marifoonplicht voor alle schepen langer dan 7 meter bestaat. Tevens moet ingevolge lid 4 van dit artikel de marifooninstallatie op ontvangst zijn ingeschakeld.



*Een marifoonplicht
voor alle schepen
langer dan 7 meter.*

VNM participeert in beheerplanprocessen Natura-2000

In Nederland zijn 161 Natura-2000 gebieden aangegeven waarin de natuur extra beschermd gaat worden. In verband hiermee wil de overheid voor ieder door haar aangewezen gebied een beheerplan opstellen, waarin wordt vastgelegd op welke wijze dit beheren het beste kan geschieden.

Grondig bekeken en beoordeeld wordt het huidige bestaande gebruik door recreatie, visserij, bedrijven etc. De overheden proberen hierbij wel zo goed mogelijk alle belanghebbende partijen te betrekken. Getracht wordt al deze processen zoveel mogelijk op dezelfde wijze te laten verlopen.

Juist het huidige bestaande recreatieve gebruik van deze meest prachtige gebieden willen we als Verbond van de Nederlandse Motorbootsport (VNM) voor de uitoefening van onze sport behouden. Wij zullen ons tegen inlevering van bestaand gebruik sterk verzetten!

Om dit door ons gestelde doel te bereiken zitten wij bij het opstellen van veel van deze beheerplannen mee aan de vergadertafel. Daardoor zijn we ook in de gelegenheid om duidelijk onze stem te laten horen en de belangen van onze leden te behartigen.

Wij gaan er voor.

Trend 2008...2020

de vraag naar waterrecreatie

vervolg Nieuwsbrief april 2008, preverkenning waterrecreatie (stichting Recreatie)

Cultuurhistorie/stadshavens

Water speelt een belangrijke rol voor de 'recreatieve' beleving van burgers. De hernieuwde aandacht voor stadshavens, herstel van drooggelegde singels, de populariteit van wonen aan het water onderstrepen het belang van water als belevenis.

Stadshavens

Er bestaan in Nederland tientallen kleine oude stadshavens die wachten op herontwikkeling. Door functieverlies, het wegvallen van vaarbewegingen en een vermindering van de faciliteiten zijn veel van de havens in onbruik geraakt. Daarmee dreigen ze ook hun karakteristieke identiteit te verliezen (Koninklijke Nederlandsche Heidemaatschappij, 2006).

Een voorbeeld van een stadshaven die weer in ere is hersteld is Breda. Na ruim veertig jaar is de haven van Breda weer open. Waar onlangs nog een brede, kale verkeersweg liep, ligt nu een wateroppervlak van 30 bij 200 meter, omringd door gezellige terrasjes. Om de haven geschikt te maken voor toeristische vaartuigen is aan de kant van de historische binnenstad een verlaagde kade aangebracht. Hier kunnen rondvaartbootjes en passerende pleziervaartuigen aanmeren. De verlaagde kade kwam tot stand met subsidie uit het Europese Interreg IIIB-programma. In het kader van dit programma initieerde Breda samen met Den Bosch het project Water in Historic City Centres, waar ook Gent, Mechelen, Chester en Limerick aan meedoen. De waterprojecten zijn gericht op het versterken van de cultuurhistorische, economische en toeristische kwaliteit van de binnensteden en het verbeteren van waterbeheer en stadsecologie (De WATER, 2007).

Singels

Utrecht is één van de steden waar drooggelegde singels inmiddels weer onder water zijn gezet. De in 1122 gegraven verdedigingsgracht (singel) heeft omstreeks 1970 haar (nieuwe) betekenis als vaarroute verloren. In 1997 besluit het nieuwe stadsbestuur vanwege leefbaarheid de singel weer te herstellen. Het herstel dient twee belangrijke doelen. Ten eerste herstelt het de structuur van de oorspronkelijke stad. Ten tweede wordt een nieuwe impuls gegeven aan de kwaliteit van de omliggende gebieden en de stad als geheel (www.dutchwatercity.nl).

Wonen aan het water

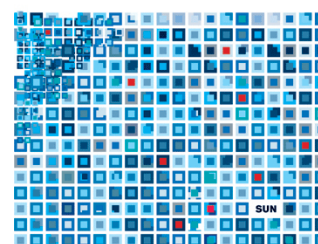
De laatste jaren heeft wonen aan het water aan populariteit gewonnen. De combinatie van natuur en mogelijkheden tot waterrecreatie is voor veel mensen aantrekkelijk.

Projectontwikkelaars en gemeenten reageren daarop met innovatieve woonmogelijkheden, zoals volgend voorbeeld van Dordrecht laat zien.

Midden in de natuur wonen in een waterrijke omgeving en toch vlakbij de binnenstad van Dordrecht. Dat is in een notendop het nieuwbouwproject Pal Tijn dat op initiatief van de gemeente is ontwikkeld. Bijzonder aan dit project is dat met de woningen het water is opgezocht en daarmee het risico van hoogwater. Twee keer per dag stijgt en daalt het water 90 centimeter. De locatie heeft een grote aantrekkingskracht: veel water en natuur zeer dichtbij. De woningen bevinden zich op drie landtongen die het water in steken richting binnenstad. Aan de randen van de landtongen liggen vlonders die met de waterstanden op en neer gaan (www.levenmetwater.nl)



Dutch water cities



Trend: provincies

de vraag naar waterrecreatie

Randmeren

Karakter

Het Randmerengebied bestaat uit zes meren: Gooimeer, Eemmeer, Wolderwijd, Veluwe-meer, Drontermeer en Vossemeer. Het watersportgebied is ontstaan na inpoldering van Flevoland en bedoeld als afwatering van de Veluwe. Het is een veel gebruikte vaarroute van de Randstad naar Friesland. De Randmeren en de rietlanden aan de oever zijn van internationaal belang voor moeras- en watervogels. Binnen de ecologische hoofdstructuur van Nederland vormen ze de belangrijkste schakel tussen de moerasgebieden van het Hollandse en Utrechtse laagveengebied en die in Friesland en Overijssel.

De laatste 10 jaar hebben de randmeren ingrijpende veranderingen ondergaan. Door zandwinning is de bevaarbare oppervlakte sterk vergroot. Een nieuw aquaduct verbindt het Wolderwijd direct met het Veluwemeer waardoor een groot areaal aaneengesloten vaarwater is ontstaan. Ook voor kajuitbootzeilen zijn de randmeren uitstekend geschikt. Het open water is bij harde wind een prima zeilplek, terwijl voor diegene die rustiger wil varen altijd wel een luwte te vinden is, waar de omstandigheden vriendelijker zijn.

De waterkwaliteit is door gerichte maatregelen spectaculair verbeterd. Bestaande aanlegplaatsen zijn opgewaarderd, terwijl ca 250 nieuwe plaatsen zijn toegevoegd, deels op nieuw aangelegde eilanden. Ook is er veel geïnvesteerd in natuurontwikkelingsprojecten. Van het Gooimeer tot en met het Veluwemeer speelt de waterrecreatie een belangrijke rol. In dit deel van het Randmerengebied bevinden zich veel waterrecreatievoorzieningen zoals strandjes, jachthavens, aanlegplaatsen en waterskibanen. In het Dronter- en Vossemeer ligt de nadruk op 'natuur'. In deze twee meren zijn er dan ook weinig recreatieve voorzieningen.

In het Randmerengebied komen vele vormen van recreatietoervaart voor.

De belangrijkste zijn: zeilboten, motorboten en de bruine vloot. In het Randmerengebied is gemiddeld 75% van de boten een zeilboot en 25% een motorboot. Grote traditionele zeilboten komen in het Randmerengebied nauwelijks voor, omdat de bruggen een beperkte doorvaarhoogte hebben. Het Gooimeer is een belangrijk zeilgebied. In het Nijkerkernauw en het Eemmeer neemt het aantal zeilboten af en wint de motorboot aan betekenis. In het Wolderwijd en het Nulderdauw is het aandeel van zeilboten en motorboten vrijwel gelijk. In sommige gebieden komen ook zwemmers, surfers, waterskiërs, vissers en roeiers voor.

Beleid

De betrokken provincies willen een stimulerende rol vervullen en willen vooral de belangen op bovengemeentelijk niveau bundelen. Gezamenlijke ambities moeten worden bereikt met inbreng van financiële middelen, creativiteit, organisatievermogen en overtuigingskracht. Voor alle ontwikkelingen geldt dat deze goed worden ingepast in het landschap en dat de bestaande landschappelijke kwaliteit behouden blijft, dan wel wordt hersteld. Zowel het natuurbelang, de waterkwaliteit, de waterberging als het recreatiebelang zijn gediend bij meer afwisseling en differentiatie, bijvoorbeeld in de vorm van natuurvriendelijke oevers en aanlegplaatsen op aantrekkelijke plaatsen.

Een ontbrekende schakel is de vaarverbinding Zwolse Vaart – Kuinre. Deze heeft de potentie om op termijn een onderdeel te worden van het Basisrecreatietoervaart Net (BRTN). De provincie zal zich samen met gemeenten en betrokken organisaties inzetten om de knelpunten in het BRTN aan te pakken.

De Randmeren vormen met duizenden hectaren vrij toegankelijke wateroppervlak een belangrijk watersportgebied, dat zich nog verder kan ontwikkelen. De beste kansen lijken te liggen in het Wolderwijd en het brede deel van het Veluwemeer. De ecologische kwaliteit van het Natura 2000-gebied Randmeren is echter kwetsbaar en maatregelen zijn nodig om de habitats van soorten in dit natuurgebied te behouden of te verbeteren.

Om zowel de recreatieve ambities als de ecologische doelen te kunnen waarmaken, is een nieuwe fase van het Integrale Inrichting Veluwe Randmeren (IIVR) project nodig.

De Randmeren vormen met duizenden hectaren vrij toegankelijke wateroppervlak een belangrijk watersportgebied, dat zich nog verder kan ontwikkelen.

4

Trend: provincies

de vraag naar waterrecreatie

Overijssel

Karakter

In het westen stroomt de IJssel door een open landschap van veen- en kleigrond en bevindt zich het karakteristieke meren- en kraggengebied van de Wieden en de Weerribben. Centraal gelegen bevinden zich de stroomgebieden van de Regge en de Vecht waar natuur- en cultuurlandschap sterk met elkaar verweven zijn. Met het meren- en plassengebied van Noordwest-Overijssel heeft de provincie een interessant gebied voor de waterrecreatie binnen haar grenzen.

Middels de Drenthe- Overijsselroute die onder meer over het Twentekanaal en het kanaal Almelo-De Haandrik voert, is ook het zuiden en het oosten toegankelijk voor watersporters.

Bovendien ligt een ruim 400 km lange kanoroute in de provincie. De kanalen en meren in de Kop van Overijssel vormen in het landelijk basistoervaartnet een belangrijke verbinding tussen de Randmeren en de Friese meren. Dichtslibbing van jachthavens door bagger en de wachttijden voor de bediening van bruggen en sluisen vormen de belangrijkste problemen voor watersporters.

Aan de westkant van Overijssel bevinden zich de Randmeren waar waterrecreatie een belangrijke rol speelt (zie Randmeren).

Beleid

De provincie richt het beleid op de instandhouding en verbetering van de voorzieningen en de doorvaartmogelijkheden voor de recreatietoervaart.

De landelijke beleidsvisie Recreatieve Toervaart Nederland fungeert hierbij als onderliggend kader. Een belangrijk aandachtspunt in dit beleid heeft betrekking op de routecoördinatie, het afstemmen van bedieningstijden en het oplossen van knelpunten in de doorvaart. Naast het optimaliseren van de vaarmogelijkheden wil de provincie de wisselwerking tussen water en land, waaronder de cultuurtoeristische elementen, versterken.

Naast het optimaliseren van de vaarmogelijkheden wil de provincie de wisselwerking tussen water en land, waaronder de cultuurtoeristische elementen, versterken.



5

Trend: provincies

de vraag naar waterrecreatie

Brabant

Karakter

Brabant staat niet bekend als waterprovincie. Toch zijn grote stukken van de provincie ontsloten via water, grote en kleine rivieren en kanalen. Brabant vormt voor veel watersporters geen bestemming op zich tijdens een vaarvakantie, maar meer een onderdeel van een langere tocht. De ligging is goed. Brabant ligt in een netwerk van vaarwegen tussen de Delta, grote rivieren, Limburgse Maasplassen en de Belgische Kanalen (Brabants Bureau voor Toerisme, 2007).

Beleid

De provincie Noord-Brabant heeft in 2001 het volgende streefbeeld geformuleerd: 'wij zullen bevorderen dat in Brabant zich een grote diversiteit aan toeristisch-recreatieve mogelijkheden kan ontwikkelen van hoge kwaliteit voor de eigen inwoner en voor de gast van buiten de provincie, die voortbouwt op specifieke gebiedskenmerken en die in balans is met economische, sociaal-culturele en ecologische belangen.' Brabant concentreert zich met deze visie op verschillende recreatiemilieus, waarbij juist de variatie in mogelijkheden als sterk punt wordt gezien. Voor de waterrecreatie geldt dat speciale aandacht zal worden besteed aan het oplossen van knelpunten in het Brabantse toervaartnet (met name bruggen en sluisen) en aan het realiseren van goed gesitueerde passantenplaatsen (Provincie Noord-Brabant, 2001).

Groningen

Karakter

De waterwegen spelen in de provincie Groningen een belangrijke rol. Er is een aantrekkelijk netwerk van vaarwegen met een recreatieve functie. Bij deze functie gaat het niet alleen om de ontspanning in en op het water, maar ook om de decorfunctie van het water. Menig een geniet tijdens het fietsen en wandelen van de extra dimensie die het water biedt.

De meren in Groningen zijn belangrijke toeristisch-recreatieve trekpleisters. De aansluiting van de meren op de vaarcircuits laat echter te wensen over. De spil in het vaarwegennetwerk is de stad Groningen. Zowel vanwege haar geografische ligging als haar brede culturele aanbod en voorzieningen is de stad Groningen een aantrekkelijke pleisterplaats voor vaarrecreanten. Behalve de meren in Groningen zijn er diverse kanalen die veel gebruikt worden door waterrecreanten (Provincie Groningen, 2006)

Uit consumentenonderzoek (Goossen, 2002), blijkt dat de watersportgebieden in Groningen relatief goed bezocht worden door waterrecreanten van 50 jaar of ouder.

Deze groep maakt over het algemeen gebruik van motorboten waarmee (lange) toertochten worden gemaakt.

Beleid

Hoofddoel voor de komende jaren is het vergroten van de bekendheid van het Groninger toervaartnetwerk. Leidraad voor de beleidsvisie is de landelijke Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland en het Provinciaal Omgevingsplan (Provincie Groningen, 2001).

*Groningen.
Hoofddoel voor de
komende jaren is het
vergroten van de
bekendheid van het
Groninger
toervaartnetwerk.*



Website van de maand

www.varendoejesamen.info

Een nieuwe website van het project 'Varen doe je samen' is in de lucht. Het project is verlengd tot 2014 en de Stichting Recreatietoervaart voert het uit. Er is veel informatie te downloaden en er zijn interessante links beschikbaar.

Varen doe je samen!

Deelnemende partijen aan het project zijn Rijkswaterstaat, betrokken provincies, Haven Amsterdam, Havenbedrijf Rotterdam NV en Groningen Seaports, HISWA Vereniging, het Watersportverbond, Koninklijke Schuttevaer, ANWB en de Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN). De komende jaren wordt het aantal beschreven knooppunten uitgebreid, deze website onderhouden en de gepubliceerde informatie jaarlijks geactualiseerd. Aansluiting wordt gezocht bij soortgelijke projecten die een bijdrage kunnen leveren aan de vermindering van het aantal (bijna-) ongevallen op de vaarweg tussen beroeps- en recreatievaart, en aan de vermindering van het gevoel van onveiligheid.

De knooppuntenboekjes

De detailkaarten in de boekjes zijn gemaakt als aanvulling op de officiële waterkaarten en almanakken en zijn dus niet geschikt voor navigatiedoeleinden! Nadat in 2007 de eerste vijf knooppuntenboekjes zijn geproduceerd (Noord- en Zuid Holland, Amsterdam Rijnkanaal, Deltawateren, Waddenzee en Maas en grote rivieren), worden in 2008 de overige vaargebieden van Nederland in kaart gebracht.



Hoe steekt u veilig het Amsterdam-Rijnkanaal over.

Neem de tijd als u het Amsterdam-Rijnkanaal oversteekt.

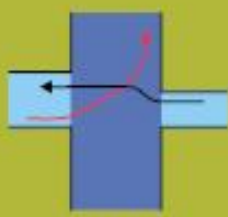
Bij het oversteken kunt u het beste eerst een stukje met de vaarrichting meevaren. U vaart dus een kort stukje aan stuurboordswal.

Heeft u voldoende overzicht en is het veilig om over te steken, dan steekt u het kanaal haaks over.

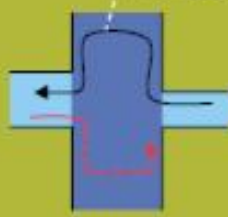
U kunt nu weer met de vaarrichting meevaren aan stuurboordswal.

Doe dit vooral met gematigde snelheid, het beroepsschip is sneller bij u dan u denkt.

U kunt met beperkte snelheid immers nog stoppen.



NIET ZO!



MAAR ZO!

