VNM Verbond Nederlandse Motorbootsport

Verbond Nederlandse Motorbootsport NIEUWSBRIEF

VNM, Meent 2a, 4141 AC Leerdam. Tel. 0345-62 31 00 www.knmc-vnm.nl
Redactieteam: John van Gelder; Arie Kwak; Peter Otterspeer, Anne van Ieperen-Muller



Nieuw: KNRM-app

Nieuwe veiligheids-app

De app *KNRM Helpt* is een alles-in-één hulpmiddel voor vaartochtvoorbereiding, actuele weersinformatie, vaarkaarten en logboeken. En de watersporter die in nood is of assistentie nodig heeft kan met de app direct hulp inroepen. Lees het persbericht en het artikel en ga de app gebruiken. *Pag. 2 - 6*

Wimpel van Verdienste

De Wimpel van Verdienste van de KNMC wordt uitgereikt aan een persoon of een instelling die zich bijzonder verdienstelijk heeft gemaakt voor de KNMC: het bevorderen, het stimuleren, het verbeteren en/of het promoten van het varen met motorboten.
Lees de *pagina's 7 - 8*

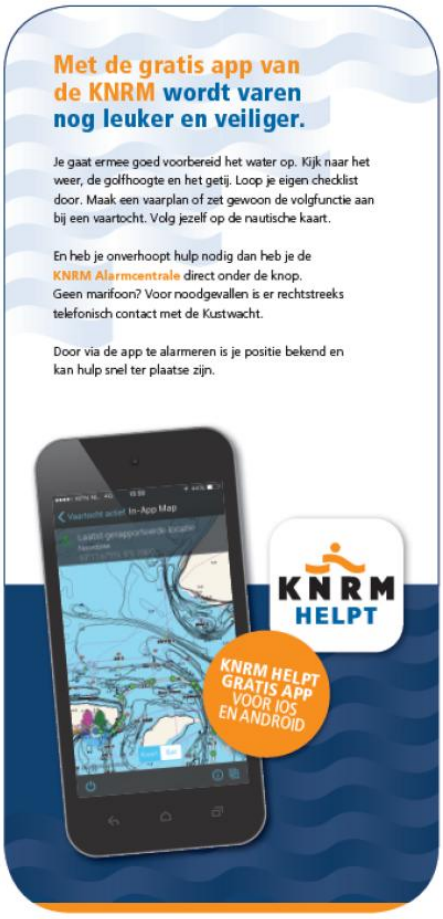
EBA

Het strategisch plan voor de komende vier jaar is vastgesteld. Twee van de doelstellingen zijn: het meer zichtbaar maken van de EBA als **dé** vertegenwoordiger van de recreatievaarders en het EBA- lidmaatschap van alle Europese nationale watersportorganisaties nastreven. *P. 11 - 14*

VAMEX

Struikelblokken bij het examen Klein Vaarbewijs. Er zijn diverse onderwerpen in de examenvragen die vaak fout worden beantwoord. Het gaat om 'kennis' of 'begrip' of 'toepassen'. Lees het document en bestudeer de struikelblokken (voorbeelden worden gegeven). *Pagina 17 - 19*

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij



Persbericht

KNRM lanceert nieuwe veiligheids-app voor watersporters

Gratis app KNRM Helpt watersporters met goede voorbereiding vaartocht

Ervaring op het water neemt af!

De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) signaleert een afname in ervaring onder watersporters. Nieuwe watersporters bezitten steeds vaker geen eigen boot, maar huren een schip. Daarmee is de traditionele voorbereiding op een vaarseizoen verdwenen en gaan steeds meer watersporters het water op zonder gedegen voorkennis. De app *KNRM Helpt* is een alles-in-één hulpmiddel voor vaartochtvoorbereiding, actuele weersinformatie, vaarkaarten en logboeken. En de watersporter die in nood is of assistentie nodig heeft kan met de app direct hulp inroepen.

Het vergroten van de veiligheid op het water en een snelle hulpverlening in geval van nood, zijn de belangrijkste drijfveren achter de ontwikkeling van de app en de website KNRM Helpt. De KNRM stimuleert hiermee een goede en gemakkelijke voorbereiding van vaartochten, omdat het pech- en noodsituaties kan voorkomen.

(Vervolg op pagina 3)



Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij

(Vervolg van pagina 2)

Met de app start de KNRM tevens een nieuw preventieprogramma *"Veilig uit, veilig thuis"*. Uit de ervaringen die de KNRM opdoet bij incidenten en hulpverleningen zijn belangrijke lessen getrokken, die doorgegeven worden aan watersporters.

Watersporter van de toekomst

Nieuwe watersporters komen minder dan vroeger uit echte watersportgezinnen. Steeds minder mensen bezitten een pleziervaartuig, maar huren een schip voor een vakantie of een weekend. Daardoor zijn de watersporters van de toekomst minder met hun schip bezig en krijgen steeds minder kinderen het varen met de paplepel ingegoten. De KNRM speelt daarop in door informatie en hulpmiddelen te bieden, die bijdragen aan vaarplezier, veiligheid en kennis.

Alles-in-één app voor veiligheid

De app KNRM Helpt biedt watersporters een hulpmiddel waarmee zij zich gaandeweg bewust worden van een goede voorbereiding. De app vereenvoudigt het gebruik van weer- en waterinformatie en het maken van een vaarplan voorafgaande aan vaartochten. Met de geboden actuele nautische kaarten kan de watersporter zijn vaartocht volgen en in een logboek bewaren. In de bijbehorende website kunnen eigen checklists worden gemaakt en vaartochten worden teruggekeken. Gebruikers van de app worden geregeld op de hoogte gehouden van alle mogelijkheden en vernieuwingen van de app.

Snelle hulpverlening

De KNRM zet tevens in op verbetering van de hulpverlening op het water door ook zelf direct bereikbaar te zijn voor niet spoedeisende hulpvragen op het water, binnen haar werkgebied. Vanuit de app kan de watersporter tijdens een vaartocht hulp vragen in geval van nood of bij minder spoedeisende gevallen. Daarvoor heeft de KNRM een eigen alarmcentrale ingericht, die de niet spoedeisende hulpvragen kan afwikkelen in het werkgebied van de KNRM.

Omdat de gegevens van het schip bij registratie van de app worden vastgelegd, beschikt de KNRM in geval van nood of assistentie direct over de positie van de hulpvrager, de scheepsnaam, het aantal opvarenden en eventuele thuisblijvers. Dit kan hulpverlening enorm bespoedigen.

1500 hulpvragen per jaar

De app KNRM Helpt is bestemd voor de Noordzee en de ruime binnenwateren, zoals IJsselmeer, Randmeren, Waddenzee en Zeeuwse wateren, waar de 45 KNRM reddingstations gevestigd zijn. Ieder jaar doen watersporters zo'n 1.500 keer een beroep op hulp van de KNRM. Soms vanwege levensbedreigende situaties, zoals een man-over-boord, maar vaak voor kleiner ongemak, dat met goede voorbereiding of onderhoud aan het schip te voorkomen was geweest.

De app is beschikbaar in de App Store van Apple en in de Play Store van Google en is gemaakt voor gebruik in smartphones met die besturingssystemen. Aan de app is een website gekoppeld, waarin gebruikers van de app hun gegevens kunnen beheren.
Informatie en downloads zijn te vinden op www.knrm.nl/helpt en op de website van het VNM www.knmc-vnm.nl/documenten/archief-openbaar



Van de Redactie

KNRM Helpt!

Goed voorbereid het water op,

met gratis app, inclusief weer- en water-informatie, vaarkaart, GPS tracking, checklist, logboek en alarmcentrale

Vrijheid op het water, veiligheid aan boord!

Eigenlijk behoort de watersport nog steeds tot de weinige vrijheden in Nederland. Er is op vaargebied buiten de grote hoofdvaarwegen, niet veel geregeld rond de pleziervaart. De enige basis vereiste is dat je geacht wordt de vaarregels te kennen en toe te passen. Je hoeft geen theoretisch vaarbewijs te hebben (tenzij je boot langer is dan 15 meter of harder kan dan 20 km per uur) noch een vaardigheidstest af te leggen of een praktijkdiploma te hebben. Je hoeft geen marifoon aan boord te hebben. Je hoeft geen belasting te betalen voor je boot of voor het varen (behalve voor bruggen en sluizen). Er zijn geen verplichte keuringseisen aan pleziervaartuigen of aan de uitrusting. Eigenlijk is varen voor je plezier een van de laatste vrijheden in dit verder strak gereguleerde land. Velen van ons willen dat graag zo houden en komen direct in het geweer als er aan die vrijheden wordt geknaagd.

De KNRM hecht aan die vrijheid en is voorstander van goed zeemanschap boven wetten en regels. Ook als het de veiligheid betreft. Veiligheid is een verplichting jegens je passagiers aan boord. Goed voorbereid het water op gaan is een eerste vereiste. Om daarbij een handje te helpen geeft de KNRM al jaren veiligheidstips en deelt de KNRM haar kennis en kunde graag met watersporters.
Tot nu toe vooral in gedrukte vorm, maar sinds mei ook met een gratis veiligheids-app voor smartphones: **KNRM Helpt**.

Nieuwsgierig? Ga dan direct naar www.knrm.nl/helpt, voor een impressie van de mogelijkheden en de downloadgegevens.

(Vervolg op pagina 5)





(Vervolg van pagina 4)

KNRM Helpt, van start tot eindbestemming

De KNRM heeft de app ontwikkeld als start van een nieuw preventieprogramma “Veilig uit, veilig thuis” om watersporters een hulpmiddel te bieden gericht op vergroting van de veiligheid. De app heeft vele functies die je helpen bij de vaartochtvoorbereiding, zoals actuele weersinformatie, te personaliseren checklists, een nautische kaart, een logboek met historische gegevens en een vaartochtplanner, die je kunt koppelen aan je thuisblijvers. Heb je een verwachte aankomsttijd ingesteld, maar arriveer je niet binnen de ingestelde vertragingstijd, dan gaat er eerst een waarschuwing naar jezelf en later naar de KNRM alarmcentrale. De KNRM Alarmcentrale krijgt dan je laatste positie door en kan informeren of er daadwerkelijk iets loos is.



Met de app kun je ook zelf alarm slaan. Ook dan gaat er een positie mee en ben je snel te vinden.

Logboek met historie

Naast de app is er de website www.knrmhelpt.nl voor je eigen ‘infobeheer’. De website is gekoppeld aan de app. Gebruikers van de app kunnen daarin hun eigen gegevens, waaronder contactpersonen, vastleggen en beheren. Vaartochten worden daarin ook bewaard, inclusief de aantekeningen en foto’s die je met de app kunt toevoegen tijdens het varen. Je vaarhistorie kun je later terugkijken.

Gegevens van je schip kun je in de website vastleggen en actualiseren, zodat in geval van nood de Kustwacht of de KNRM Alarmcentrale direct beschikt over de juiste scheepsgegevens. Dit kan, samen met de trackingfunctie van de app en een vastgelegd vaarplan de hulpverlening enorm bespoedigen.

Is het vastleggen van een vaarplan te veel gevraagd voor uw eenvoudige tocht van A naar B dan kun je overigens ook volstaan met het simpelweg aanzetten van de tracking functie.

(Vervolg op pagina 6)

Logboek



Voeg beschrijving en foto toe aan uw logboek, of meld een incident.

Vaartocht



Bekijk uw vaartocht en waar u zich bevindt.

Weer en water



Bekijk locale weer en water informatie.

(Nood)oproep



Druk hier om een (nood)oproep te doen.

(Vervolg van pagina 5)

Nood of assistentie

In geval van nood kan met de app direct contact gelegd worden met de Kustwacht (de rode knop in de app) of met de, nieuw in het leven geroepen, KNRM Alarmcentrale voor niet-spoedeisende hulpverlening (de groene knop in de app). De KNRM Alarmcentrale brengt de watersporter en het aangewezen reddingstation telefonisch met elkaar in contact om af te stemmen welke hulp, zonder directe spoed, gewenst is.

Directe noodhulp (Search And Rescue) blijft de verantwoordelijkheid van de Kustwacht. In dat geval worden reddingstations direct gealarmeerd. Het is aan de watersporter zelf een afweging te maken voor noodhulp of assistentie. Maar Kustwacht en KNRM Alarmcentrale gebruiken een uitvraagprotocol om ervan verzekerd te zijn dat de keuze juist is.

De app KNRM Helpt is bestemd voor gebruik in het gebied waar de KNRM actief is en waar zich de reddingstations bevinden. Dat zijn de Noordzee en de ruime binnenwateren, zoals IJsselmeer/Randmeren, Waddenzee, Lauwersmeer en de Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen.

De KNRM hoopt dat iedere watersporter de app consequent gaat gebruiken. Uit oogpunt van een goede voorbereiding van een vaartocht en plezier tijdens en na het varen. Hopelijk is de alarmeringsfunctie dan niet nodig. Door dit soort nieuwe hulpmiddelen met regelmaat te gebruiken wordt varen veiliger, voor jezelf en voor anderen. En zo blijft de regelgeving, zoals in de inleiding beschreven, waarschijnlijk het langst buiten de deur.

Gratis app, kosteloze hulp

De KNRM biedt hulp, dag en nacht, met vrijwilligers en dankzij steun van donateurs. Vrijwillige bijdragen en vrijwillige inzet maken het werk van de KNRM al bijna 200 jaar mogelijk. Een solidariteitsbegrip onder watersporters. Daarom is de app ook gratis. De enige tegenprestatie die de KNRM verlangt is zorgvuldig gebruik en een vrijwillige bijdrage. Want een gift vandaag gegeven is morgen een redding.



Fred Swaab Rob Bouman

Wimpel van Verdienste 2014 van de KNMC voor SAW-man Rob Bouman

Zelden zal de door de Koninklijke Nederlandsche Motorboot Club (KNMC) uitgereikte Wimpel van Verdienste zo op zijn plaats zijn geweest als dit keer in de handen van Rob Bouman.

Om dat te kunnen concluderen, behoeft slechts het reglement KNMC Wimpel van Verdienste even te worden bezien: 'De Wimpel van Verdienste van de KNMC wordt uitgereikt aan een persoon of een instelling die zich naar de mening van het algemeen bestuur bijzonder verdienstelijk heeft gemaakt voor de KNMC, het bevorderen, het stimuleren, het verbeteren en/of het promoten van het varen met motorboten of van het recreatietoervaarnet in Nederland.'

Welnu, op al die vlakken heeft KNMC-lid Rob Bouman zich, mét zijn Stichting voor Actieve Watersporters, de laatste decennia inderdaad nuttig gemaakt.

(Vervolg op pagina 8)



Schipperscentrum

(Vervolg van pagina 7)

De SAW is een stichting voor watersporters die met een motorboot varen.
De basis van die stichting ligt in 1988. In dat jaar komt een aantal motorbootschippers bijeen die binnen de watersport meer aandacht willen voor opleidingen en wedstrijden voor motorboten. In 1992 resulteert dit initiatief in de oprichting van de SAW, een stichting zonder commerciële belangen, die onder meer als doelstelling heeft: het behartigen van de belangen van de pleziervaart, het verbeteren van veiligheid van schip en bemanning, het optimaliseren van de relatie tussen beroeps- en pleziervaart, het ondersteunen van verenigingen en andere watergebonden organisaties en het uitbreiden en bewaken van de kwaliteit van theoretische en praktische vaaropleidingen.

De SAW treedt onder meer op de voorgrond met het organiseren van het Rijn Sport Patent én de jaarlijkse trip met het cruiseschip de ms Rigoletto naar Boot Düsseldorf. Niet toevallig twee activiteiten waarbij KNMC'ers en potentiële KNMC-ers nooit ontbreken. Dat veel cursisten van de SAW en veel deelnemers aan het reisje naar Düsseldorf niet veel later een plekje op de ledenlijst van de Koninklijke Nederlandsche Motorboot Club vinden kan dan ook geen toeval worden genoemd. Niet zo vreemd dus dat Commodore Swaab bij het uitreiken van de Wimpel van Verdienste 2014 de hoop uitspreekt dat de relatie tussen SAW (dat vanaf 1994 het KSCC Schipperscentrum in de Waalhaven in Nijmegen als thuisbasis heeft) en KNMC de komende jaren op z'n minst net zo goed mag blijven als die de laatste jaren al is.

Bron: KNMC, april 2015



SAW... *Op een rustige wijze worden door onze nautisch bevoegde docenten de mondelinge lessen aangeboden. Wij vinden het belangrijk dat onze cursisten begrijpen wat er nodig is om op een veilige wijze zich op het vaarwater te begeven. Het van buiten leren van vragen en antwoorden geeft nog geen inzicht in veiligheid en goed gebruik van het vaarwater. Wij hechten veel waarde aan de kwaliteit van onze watersportopleiding. Vaarschool SAW onderscheidt zich door, als vast onderdeel van de vaarbewijsopleidingen, een praktijkles op de drukst bevaren rivieren van Europa, de Waal, te geven. Bijscholingen of lezingen over vaarbewijs worden door Vaarschool SAW regelmatig gegeven. Ook Scheepsmotorentechniek voor de motorbootvaarders is een zeer gewilde cursus voor de recreatievaarder. Voor verenigingen, clubs of andere groepen kan op iedere gewenste locatie op aanvraag een cursus verzorgd worden.*

Wil u meer informatie over onze watersportopleidingen? Of wilt u meer weten over het halen van uw vaarbewijs? Neem dan via onderstaande gegevens contact met ons op.

e-mail: *info@vaarschoolsaw.nl*
Telefoon: 024-3581836
Mobiel: 06-225 25 998

Hinder bij werkzaamheden aan de Vaarweg

VAARWEGINFORMATIE

Het vaarseizoen is weer geopend en vele motorbootvaarders plannen weer een lange vakantie of korte trips op de Nederlandse en buitenlandse wateren. In dat geval bevaart u de kleine wateren of grote rivieren. U passeert bruggen en sluizen en andere knelpunten. Kennis van de omstandigheden is onontbeerlijk, daarom is het noodzakelijk uw reis vooraf goed te plannen.
Zoals u wellicht weet worden de brugbedieningen over het algemeen versoberd of aangepast. Hierdoor zijn er minder brugwachters en zijn er gewijzigde bedieningstijden. Zelfs kan het voorkomen dat de brugwachter is verdwenen, omdat een centrale bediening is ingevoerd. Sommige bruggen of sluizen worden slechts op aanvraag bediend!

Voordat u afvaart is het dan ook handig om de website van Rijkswaterstaat te bezoeken.
Op www.vaarweginformatie.nl vindt u informatie over de bedieningstijden van sluizen en bruggen en op www.rws.nl/versoberingbediening vindt u een overzicht van de bruggen en sluizen die onder de versoberingsmaatregel vallen.

In Zuid-Nederland is Rijkswaterstaat bezig allerlei werkzaamheden uit te voeren aan diverse kanalen alsmede de Maas-route. Als voorbeeld dient de opening in december 2014 van het Maximakanaal. Door een enthousiaste schipper werd al snel een sluisdeur kapot gevaren.

U kunt dan ook de nodige knelpunten in uw vaarroute verwachten. Met name in Zuid-Nederland komen in de zomer van 2015 een aantal stremmingen voor. Deze kaart of de informatie over de locaties is eveneens te vinden op www.vaarweginformatie.nl.

Als u uw reis gepland hebt, kunt u nog altijd de site van “Varen doe je samen” bezoeken, waar u allerlei informatie kunt vinden over ons vaargedrag op het water. Een nuttige site.

Verrassingen zijn hiermee zoveel mogelijk uitgesloten en wensen wij u een behouden vaart en een prettige reis!
Peter Bos, vicevoorzitter VNM,
heeft de contacten met de vaarwegbeheerders in zijn portefeuille.

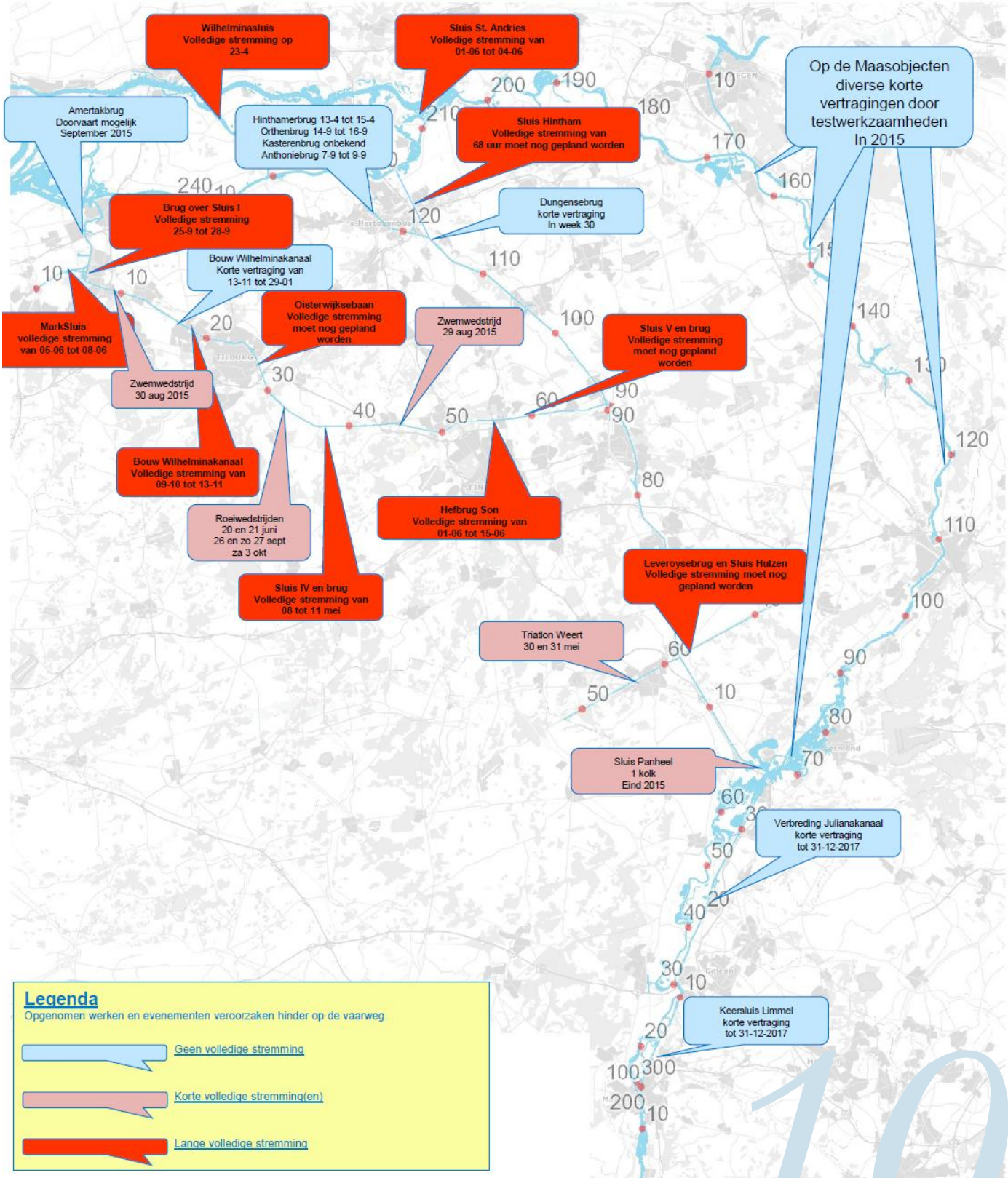
(Vervolg op pagina 9)

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Rijkswateren Zuid-Nederland

Hinderkaart 2015
Uitgave april

Hinder bij werkzaamheden aan de Vaarweg



Deze Hinderkaart is te downloaden van www.knmc-vnm.nl/documenten/archief-openbaar

European Boating Association
Europäischer Sportschiffahrtsverband
Ass. Européenne de Navigation de Plaisance

Verslag van de 26-ste General Assembly van de EBA gehouden op 10 en 11 april te Venetië

Aanwezig waren 36 vertegenwoordigers van 24 van de 29 aangesloten nationale organisaties. De nieuwe voorzitter, Willem Dekker (Koninklijk Nederlands Watersportverbond), introduceerde een voorstel voor een strategisch plan voor de komende vier jaar.

De doelstellingen zijn:

- het vergroten van de effectiviteit en de efficiëntie van de organisatie;
- het meer zichtbaar maken van de EBA als **de** vertegenwoordiger van de recreatievaarders in Europa;
- EBA lidmaatschap van alle Europese nationale watersportorganisaties nastreven;
- verbeteren van de reikwijdte in termen van lidmaatschap en betekenis.

Het strategisch plan werd door de vergadering aanvaard, elke twee jaar zal er een evaluatie plaatsvinden.

Vanaf heden zal er als volgt gewerkt worden:

- √ met werkgroepen;
- √ met eenheden met gezamenlijke belangen (communities of common interest);
- √ de inzet van nationale deskundige vertegenwoordiging;
- √ het uitdragen van EBA standpunten (position statements).

Er werden vier regio's met een gezamenlijk belang aangegeven: de gebieden rond de Oostzee en de Baltische zee, Centraal Europa (binnenwateren van centraal Europa), Zuid Europa en de Atlantische- en de Noordzeekust . De eerste drie eenheden worden aangestuurd door een vice-voorzitter, de laatste door de voorzitter. In de eenheid Centraal Europa zijn Duitsland, Oostenrijk, Frankrijk, België, Nederland (KNMC/VNM) en de Barge Association vertegenwoordigd. Een informele vergadering van deze eenheid heeft, onder leiding van Dieter Haendel, plaatsgevonden op 10 april waarbij als gezamenlijke interessepunten werden vastgesteld het gebruik van AIS en de vernieuwing van de eisen voor de technische uitrusting van recreatievaartuigen boven 20m. De belangrijkste instantie voor deze eenheid is de Central Commission for Navigation on Rhine (CCNR).

(Vervolg op pagina 12)



(Vervolg van pagina 11)

Financieel

De jaarrekening werd unaniem goedgekeurd. Als nieuwe penningmeester werd Henrik Pederson verkozen.

Voortgang werkgroepen

Harbour Safety

Omdat in mei 2014 de ISO Norm ISO/DJS 13687 “Yacht Harbour- Minimum Requirements” is aangenomen, is in de oktobervergadering 2014 de werkgroep “Harbour Safety”opgeheven. De heer Dieter Haendel (DMYV) heeft een voorstel ingediend om een nieuwe werkgroep te starten die “Harbour Services” moet gaan heten. ISO zal twee standaarden gaan ontwikkelen die het service niveau van een haven aan gaan geven. In verband daarmee zou het DMYV een kwaliteitsniveau op het gebied van service aan verenigingshavens willen toekennen om daarmee de concurrentie met commerciële havens te kunnen aangaan. Besloten werd dat EBA de ISO vergadering zal bijwonen om daarna in de vergadering in oktober 2015 te besluiten hoe verder te gaan.

Baltic Sea Network Working Group

Deze werkgroep probeert samen met HELCOM een beeld te krijgen (database) van wie waar vaart met welke boot en wanneer. HELCOM doet aanbevelingen voor de recreatievaart in het Baltische gebied met name wat betreft het milieu. Omdat er niet voldoende fondsen waren geworven om het verzamelen van de data mogelijk te maken, kon de werkgroep geen voortgang melden.

Werkgroep Foreign Regulations

Veel van de deelnemers hebben de questionnaire met informatie over de nationale regelgeving ingevuld, echter nog niet allemaal waardoor de werkgroep de zaak niet kon afronden. Het eindresultaat moet bekend zijn in de vergadering van oktober 2015.

End of Life Boat Working Group

Lola Rodriguez , van de Universiteit van Barcelona, gaf namens de organisatie “Boat Digest” een presentatie. Boat Digest is een organisatie die regels probeert op te stellen voor het ontmantelen van “End of Life Boats”. Dit om te zorgen dat het milieuvriendelijk gebeurt met een zo groot mogelijk hergebruik. Na de presentatie ontstond een discussie die uitmondde in een waaier van ideeën en meningen. Enkele daarvan:

- een boot heeft gemiddeld 10 eigenaren. Je kunt de laatste en waarschijnlijk de minst draagkrachtige, niet laten opdraaien voor de kosten van ontmanteling;
- los de problemen nationaal op;
- schakel de European Boating Industry (EBI) in;
- wacht tot de industrie een methode voor hergebruik van glasvezel versterkt polyester heeft gevonden, dan levert een polyester wrak geld op.

(Vervolg op pagina 13)



(Vervolg van pagina 12)

Bij het bouwen van schepen houden de werven er tot nu toe geen rekening mee dat die schepen later gemakkelijk ontmanteld moeten kunnen worden. Als de (toekomstige) scheepseigenaren zich meer bewust zouden zijn van de daarmee samenhangende problemen en zouden eisen dat de schepen eenvoudig “gerecycled” zouden moeten kunnen worden, zou de industrie daarmee misschien rekening mee gaan houden.

Besloten werd een EBA-standpunt te formuleren voor zowel bestaande als nieuw te bouwen schepen en de EBI daarbij te betrekken. Dit standpunt zal worden besproken op de volgende vergadering in oktober.

Milieu zaken

EU zwavel richtlijn

Er werd een presentatie gegeven over regelgeving met betrekking tot het zwavelgehalte van dieselolie. Deze regelgeving heeft betrekking op de brandstof die gebruikt word in de beroepsvaart. Oudere motoren uit de recreatievaart zouden gevolgen kunnen ondervinden van een laag zwavelgehalte.

Exoten

De EU heeft per 1 januari 2015 regels aangegeven met de bedoeling om de aanpak ter voorkoming van het verspreiden van exoten te standaardiseren. De Europese Commissie (EC) heeft een lijst samengesteld van exoten die onmiddellijke zorg baren. Deze lijst wordt besproken in een groep van belanghebbenden. EBA wil deel uitmaken van deze groep. In de discussie werd aangegeven dat de EC tegelijk met het uitroeien van de schadelijke effecten van de exoten, regelgeving introduceerde om de efficiency van de antifouling te verminderen. Dat werkt elkaar tegen. De gedachte was dat EBA hier stelling moet nemen.

Emma Barton (secretariaat EBA milieuzaken) meldde dat EBA was benaderd door de Council of Europe met het verzoek een gedragsregel (code of conduct) op te stellen._De vergadering besloot om Emma Barton een voorstel voor zo’n gedragsregel voor de recreatievaart te laten opstellen.

(Vervolg op pagina 14)



(Vervolg van pagina 13)

Project Numericanal

Het doel van dit project is:

- aanbieden van ICT oplossingen voor waterwegen;
- mogelijk maken van brug/sluis bediening via Smartphone app in de UK;
- incorporeren van de resultaten van “Varen doe je samen” op drukke/ gevaarlijke punten in de waterwegen van Europa;
- aanbieden van route informatie.

De leden werd gevraagd informatie aan te dragen.

ICC, Skipper Licensing, internationaal vaarbewijs

Bij EBA wordt met zorg gekeken naar de door de Europese Commissie (EC) ontwikkelde belangstelling voor vaarbewijzen. De vrees bestaat dat de EC haar eigen vaarbewijs wil introduceren.
De EBA heeft daarom een formeel standpunt ingenomen, waarin zij de EC dringend aanraadt zoiets niet te doen, omdat de oplossing voor een internationaal vaarbewijs al bestaat in de vorm van een ICC, gebaseerd op UNECE Resolutie 40.
EBA moedigt haar leden aan, voor zover nodig, om hun respectieve regeringen aan te bevelen deze Resolutie volledig over te nemen. Tot nu toe hebben 19 van de 56 leden van de UNECE deze resolutie aangenomen.

Volgende vergadering 16 en 17 oktober in Berlijn.

Opsteller: Harm Smidt, namens KNMC/VNM belangenbehartiger bij de EBA



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Veilig varen op de Waal

Let op: werkzaamheden tussen Wamel & Ophemert

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

Heeft u binnenkort vaarplannen op de Waal? Om de doorstroming van de Waal te verbeteren verlaagt Rijkswaterstaat kribben langs de Waal en worden langsdammen aangelegd. Ga in het belang van uw veiligheid goed voorbereid het water op. In deze folder vindt u richtlijnen en tips.

Langsdammen

Tijdens het recreatieseizoen 2015 liggen er tussen Wamel en Ophemert (km 911 - km 921) veel werkschepen. Bij Wamel wordt een langsdam van 7 km aangelegd aan de linkeroeverzijde van de rivier. Bij Ophemert komt een langsdam van 3 km aan de rechteroeverzijde. Ruim voordat u het werkgebied in vaart attendeert een bord op een ponton u op 'hinderlijke waterweg-werken'. Op de werkschepen staan borden die u vertellen aan welke kant u het betreffende werkschip veilig kunt passeren.

Markering werkgebied

Het werkgebied wordt gemarkeerd met aan de linkeroever groene en aan de rechteroever rode boeien, oftewel betonning. U dient met uw vaartuig binnen de rode en groene boeien te blijven. Buiten de betonning varen is gevaarlijk en hindert de werkzaamheden.

Verbod op hinderlijke waterbewegingen

Ter bescherming van de werkschepen en het personeel is het in het werkgebied verboden hinderlijke waterbewegingen te veroorzaken. Vaart u daarom ter plekke met een aangepaste snelheid zodat uw vaartuig geen ongewenste zuiging of golfslag veroorzaakt.

Oevergeul gesloten

De werkzaamheden aan de langsdammen duren nog de hele zomer van 2015. De oevergeul achter beide langsdammen is gedurende het vaarseizoen 2015 nog gesloten voor vaartuigen.

Vermijd risico's

Als u de richtlijnen goed opvolgt, vaart u veilig op de rivier. Mocht uw vaartuig onverhoopt toch in het werkgebied terecht komen, pas dan ook op voor obstakels onder water.

Marifoon aan boord

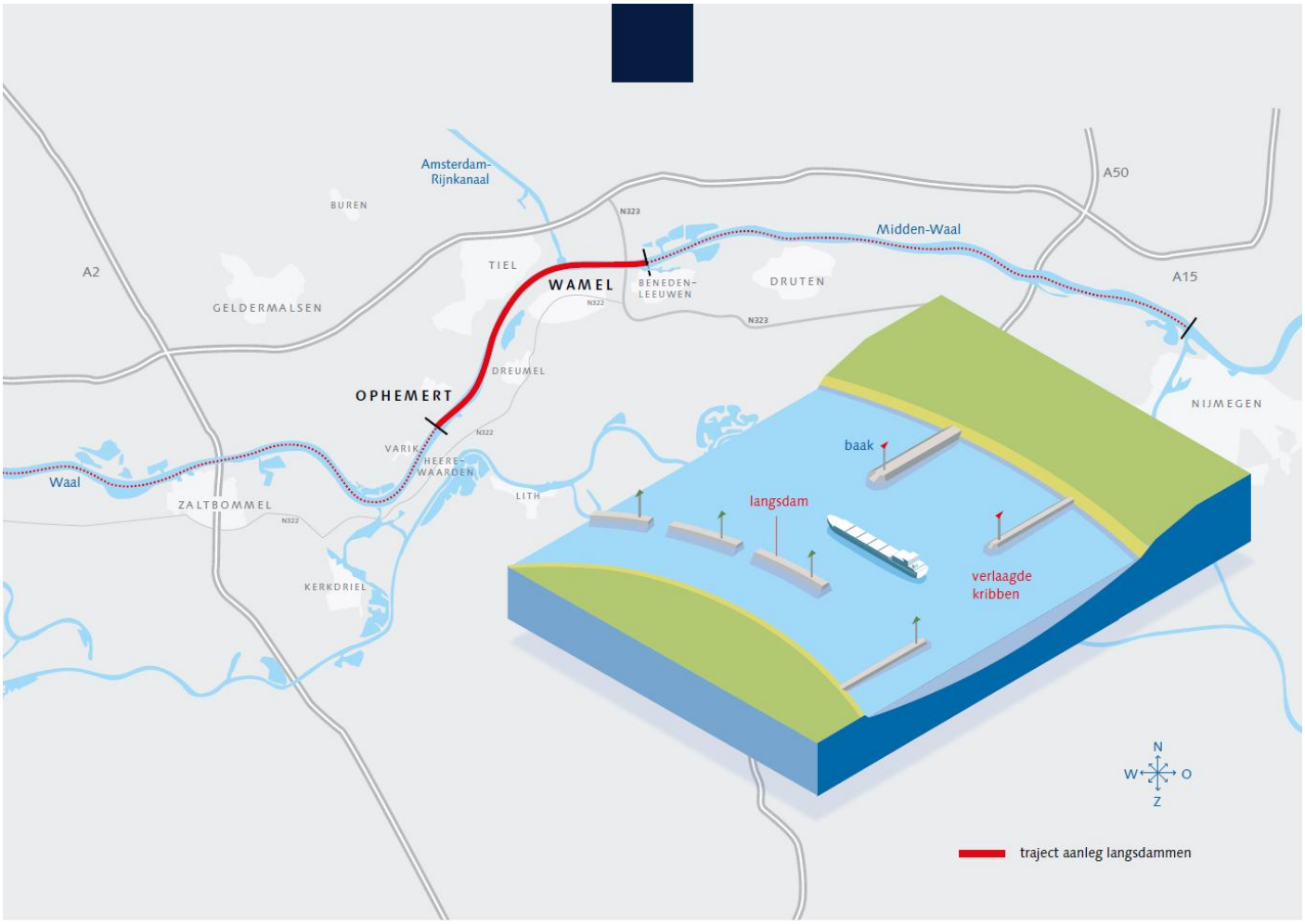
Heeft u een marifoon aan boord, schakel deze dan tussen km 905 en km 917 in op marifoonkanaal 69. Buiten dit gebied kunt u inschakelen op marifoonkanaal 10.

Kribben

Naast de aanleg van de langsdammen verlaagt Rijkswaterstaat tijdens het vaarseizoen 2015 de kribben tussen Tiel en Gorinchem. U ondervindt beperkt hinder van deze uitvoering. De werkzaamheden worden lokaal uitgevoerd, zoveel mogelijk op de kribben en deels vanaf het water.

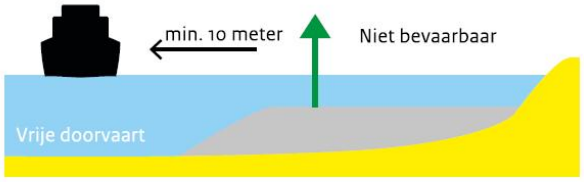
Verlaagde kribben tussen Nijmegen en Tiel

Op het Waaltraject Nijmegen – Tiel worden vrijwel alle kribben ongeveer een meter verlaagd. Bij een aantal kribben wordt in 2015 nog een optimalisatie uitgevoerd. De verlaagde kribben staan vaker onder water en daardoor verandert het zicht op de rivier. Als u op dat traject de rivier op gaat, let u extra op.

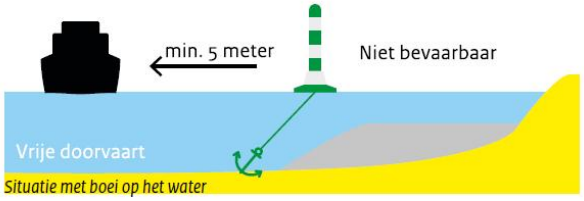


Bakens als houvast

Bij normale waterstanden oogt de rivier breder dan in de tijd voordat de kribben verlaagd waren. Door de kribverlaging staan de kribben 2/3 van de tijd onder water en oogt de rivier breder dan voorheen. Let dus op: de kribben zijn van tijd tot tijd beperkt zichtbaar. De bakens op de uiteinden van de kribben (aan de rivierzijde) zijn bij het varen uw houvast. Passeer de bakens met voldoende afstand (ten minste 10 meter) altijd aan de rivierkant. Daarmee voorkomt u dat uw schip vastloopt op de krib.



Situatie met verlaagde krib



Situatie met boei op het water

Meer informatie

De Waal is de breedste en drukst bevaren waterweg van West-Europa. Vaar veilig en ga goed voorbereid het water op. Kijk voor tips en informatie over veilig varen op **www.varendoejesamen.nl**.

Meer informatie over het project Kribverlaging Waal fase3 en langsdammen Wamel - Ophemert vindt u op **www.ruimtevoorderivier.nl** en **www.rws.nl** onder zoekterm kribverlaging.

Ruimte voor de Rivier

Het project Kribverlaging Waal en Langsdammen Wamel – Ophemert is één van de ruim dertig maatregelen van het Programma Ruimte voor de Rivier. Dit programma maakt het Nederlandse rivierengebied veiliger en biedt de regio tegelijkertijd kansen om het gebied ruimtelijk te ontwikkelen.

Dit is een uitgave van **Rijkswaterstaat**
www.rijkswaterstaat.nl
0800 - 8002 (gratis, dagelijks 06.00 - 22.[illegible]r)
april 2015 | RR0415MC053

Let op! In de voorgaande uitgave van RWS stonden een paar onjuistheden.

Deze nieuwe flyer is te downloaden van www.knmc-vnm.nl/documenten/archief-openbaar

Struikelblokken bij het examen Klein Vaarbewijs

Bericht van de Examencommissie van de VAMEX, juni 2015

De examencomputer van de VAMEX registreert alle antwoorden die door de kandidaten zijn gegeven. Een vraag die vaak fout wordt beantwoord, wordt door de examencommissie extra kritisch bekeken.

Een van de vragen is, bereidt de kandidaat zich genoeg voor?
Een kandidaat die zich voorbereidt door alleen te oefenen met oefenvragen heeft daar meestal niet voldoende aan. De VAMEX toetst vooral het 'begrijpen' van de examenstof.

Het uit het hoofd leren van oefenvragen en antwoorden is dan zinloos en zelfs riskant.

Het is toeval als een examenvraag lijkt op een oefenvraag.

De examencommissie maakt meerdere vragen over een onderwerp. Deze vragen lijken vaak op elkaar maar zijn allemaal verschillend. In het examen wordt maar één van die vragen gesteld. De kandidaat die op de gok het antwoord aankruist dat hij/zij heeft onthouden bij een oefenvraag die erop lijkt, loopt grote kans dat dit het foute antwoord is. Ook is het belangrijk te weten dat de antwoorden bij een examenvraag, waaruit het goede antwoord moet worden gekozen, in een examen in een steeds wisselende volgorde staan.

Een kandidaat die de onderwerpen die in de 'Afbakening' staan voldoende heeft geleerd, zal het examen succesvol kunnen afleggen. In de 'Afbakening' is ook aangegeven wat bij een onderwerp van de kandidaat wordt verlangd: 'kennis' of 'begrip' of 'toepassen'.

Als extra ondersteuning bij uw voorbereiding voor het examen heeft VAMEX de examenonderwerpen bekend gemaakt die vaak fout worden beantwoord.

Het Redactieteam VNM heeft uit de totale lijst er twee uitgepikt als voorbeeld in deze nieuwsbrief en hieronder weergegeven.

1) Geplaatst mei 2014.

Naast elkaar gekoppeld slepen

Men kan, in plaats van op tros erachter, een ander schip ook langszij vastgemaakt meeslepen. Dat heeft gevolgen voor de manoeuvreerbaarheid.
Uit de beantwoording van de examenvragen die hierover gaan, blijkt dat velen deze materie niet beheersen.

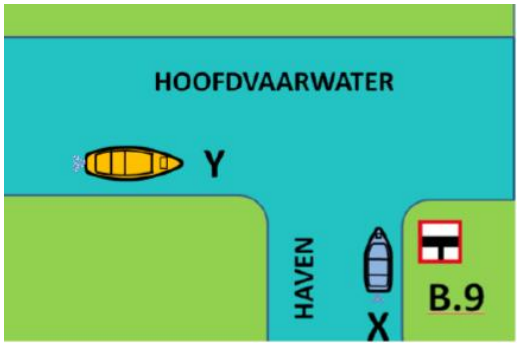
(Vervolg op pagina 18)

(Vervolg van pagina 17)

2) *Geplaatst juni 2013. Herziene tekst mei 2014.*

VAARREGELS: 'VOORRANG VERLENEN' of 'MEDEWERKING VERLANGEN'?

In het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) wordt bij de vaarregels onderscheid gemaakt tussen 'voorrang moeten verlenen' en 'medewerking mogen verlangen'.
Het lijkt een puur juridisch onderscheid maar de gevolgen zijn ook dat er een groot verschil is bij de praktische toepassing van de vaarregels.
Bestaand cursusmateriaal ten behoeve van het klein vaarbewijs is op dit onderwerp soms niet compleet en soms is de tekst in strijd met hetgeen het BPR daarover stelt.



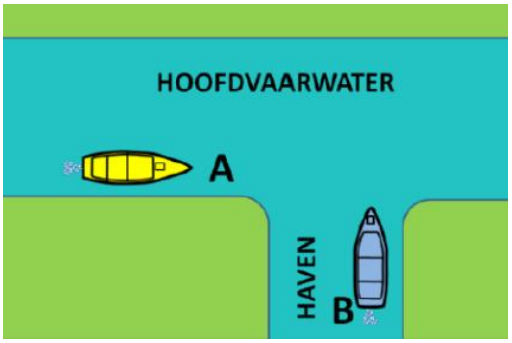
Hoe zit het dan wel?

Situatie X-Y

Volgens art.6.16 lid 8 BPR moet klein motorschip X vanwege het geplaatste verkeersteken B.9 voorrang verlenen aan klein motorschip Y.

Art.6.03 lid 4 BPR legt uit wat die voorrang inhoudt: X moet zorgen dat Y helemaal geen last van hem heeft. Een duidelijke regel die maar voor één uitleg vatbaar is.

De voorrangplichtige (X) lost dit alleen op. Het is meteen duidelijk wie eerst mag, namelijk Y. Er staat in het BPR bij art.6.16 lid 8: 'In afwijking van lid 1 t/m lid 7'. Dus als teken B.9 niet is geplaatst, geldt er kennelijk iets anders!



Situatie A-B Dat klopt. Als teken B.9 niet is geplaatst geldt de 'medewerkingsregel' (tenzij er nadrukkelijk toch een voorrangsregel wordt opgelegd; dat laatste is het geval in lid 3 en lid 5 en in het hierboven behandeld lid 8).

Art.6.16 lid 4 regelt deze casus:
Klein motorschip B mag de haven uitvaren en daarbij medewerking verlangen van klein motorschip A.
A moet die medewerking verlenen.

Art.6.03 lid 6 en 7 leggen uit wat die medewerking inhoudt:
1e. A moet meewerken en als de noodzakelijke koerswijziging of snelheidswijziging van A 'niet plotseling en niet in sterke mate is' keurt het BPR dat goed. B gaat dan voor.

2e. Als B de haven uit zou varen en de medewerking die A moet geven komt erop neer dat A wel plotseling én in sterke mate koers óf snelheid moet wijzigen, dan mag B dat niet doen. A gaat dan voor.

(Vervolg op pagina 19)

(Vervolg van pagina 18)

Als er sprake is van een medewerkingsregel moeten beide schepen het samen oplossen. Het is niet meteen duidelijk wie eerst mag.

De examenvragen toetsen of de kandidaat weet of er sprake is van een voorrangsregel of van een medewerkingsregel.
Als er sprake is van een voorrangsregel moet de kandidaat weten wie voorrang moet verlenen.

Als er sprake is van een medewerkingsregel wordt in het examen niet gevraagd welk schip eerst mag.
Dat hangt immers van de omstandigheden af: onderlinge afstand van de schepen / naderingssnelheid / gemakkelijk of moeilijk manoeuvreerbaar / ruimte om uit te wijken, ook gelet op andere schepen / wel of geen stromend water / hinderlijke wind / e.d.

Bijvoorbeeld: heeft A stroom tegen dan kan A gemakkelijk meewerken (door vaart te minderen).

Maar vaart A vóórstroom dan moet er sprake zijn van een grote onderlinge afstand wil B er nog verantwoord voor langs kunnen. Door het verschil tussen 'voorrang' en 'medewerking' te kennen, weet de kandidaat dat hij/zij in de praktijk bij 'medewerking' extra alert moet zijn.

Download het volledige VAMEX-document met alle Struikelblokken van de VNM-website:
www.knmc-vnm.nl/documenten/archief-openbaar

NIEUWE PARTICIPANT

Hartelijk welkom...

De watersportvereniging:

WSV Kraaijenbergse Plassen, te Cuijk



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

19

Kort Nieuws

Opvallend veel slechte ervaringen met huurboten

Amsterdam – Er zijn gemengde reacties binnengekomen op de oproep van de Telegraaf Vaarkrant over ervaringen met bootverhuurders. Een opvallende 46 procent zegt een negatieve ervaring te hebben opgedaan met een bootverhuurder. Twintig procent van de respondenten zegt met slecht materiaal op pad te zijn gestuurd, negen procent vond het advies van de verhuurder amateuristisch en zeventien procent was zelfs ronduit onvriendelijk behandeld.
Bron: De Telegraaf, 16 mei

Feestje in Assen: De Blauwe As op de helft



ASSEN - Een feestelijke opening in Assen op 30 april jl. van het eerste deel van het project De Blauwe As. Het weer bevaarbaar maken van het Kanaal is op de helft en dat is gevierd met theater en waterspektakel.
Wethouder Harmke Vlieg opende de drie fietsbruggen de Molenbrug, Venebrug en Willem III door ze open te draaien. En in de nieuwe sluis, Sluis 1, kwam het water omhoog. Als extraatje is er onder het brugdek van de Willem III een gedicht van de Drentse schrijver en dichter Gerard Nijenhuis (83) uit Bronneger aangebracht, wat fietsers kunnen lezen als de brug geopend is. De dichter droeg het zelf voor: *Een brug is als een uitgestoken hand/ Soms duurt het even, als alles in dit leven.../Maar heus, hij brengt je veilig naar de overkant.*

Nog drie autobruggen

Dit jaar en volgend jaar volgen nog drie nieuwe beweegbare verkeersbruggen voor auto's en een grote sluis bij het Havenkwartier, waarmee het Kanaal aangesloten wordt op het Havenkanaal.

Kosten: 50 miljoen euro

In maart 2012 is het project Blauwe As gestart en in het voorjaar van 2017 moeten de eerste boten weer door Assen kunnen varen, via de Vaart en het Kanaal naar het Havenkanaal, wat dan uitkomst op het Noord-Willemskanaal. Het project De Blauwe As kost 50 miljoen euro en wordt grotendeels gefinancierd met rijksgeld.

Zuiderzeelijngelden

Dit geld krijgt Assen uit de zogeheten compensatiepot voor de provincie Drenthe voor het niet doorgaan van de Zuiderzeespoorlijn. Hetzelfde geldt voor de ombouw van de Industrieweg en de Overcingellaan tot Stadsboulevard en de reconstructie van het Stationsgebied, ook miljoenenprojecten. Het rijksgeld is geoormerkt en moet specifiek gebruikt worden voor betere bereikbaarheid van de stad via de weg en het water.
Assen heeft alle projecten gebundeld onder de naam FlorijnAs.
Bron: RTV Drenthe

Sloepennetwerk

Het Sloepennetwerk van de regio Gooi en Vechtstreek is geopend. In totaal is nu een Groene Hart sloepennetwerk van 280 km route aangelegd. Door aansluiting op het bestaande sloepennetwerk in Zuid-Holland, is het grootste aaneengesloten sloepennetwerk van Nederland gerealiseerd. Het netwerk beslaat het Loosdrechtse Plassengebied, met aansluitend de Vecht (zuidwaarts richting stad Utrecht en noordwaarts richting Weesp en Muiden) en voert vanaf Muiden verder over de Naardertrekvaart richting Naarden-Vesting. Ook de Spiegel- en Blijkpolderplas kunnen via het netwerk worden bezocht. Het Gooi & Vecht netwerk sluit aan op het sloepennetwerk van het Groene Hart en vormt hiervan het nieuwste onderdeel. Via een oversteek over het Amsterdam Rijnkanaal komt men in het Veenweidegebied en zelfs tot Katwijk.