



# NIEUWSBRIEF

Jaargang 2024, nr. 08 oktober



*Afbeelding AI gegenereerd*

## Colofon

Jaargang 2024, nr. 7 september

### Verbond Nederlandse Motorbootsport

Hambakenwetering 15, 5231 DD 's Hertogenbosch  
 email: secretariaat@vnm-motorbootsport.nl

Tel. +31 85 002 60 10

KvK: 34271006

#### Bestuur:

Voorzitter	Jan de Visser
Secretaris	Peter Otterspeer
Penningmeester	Paul van Gendt
Communicatie	Jan de Visser

#### Redactieteam:

communicatie@vnm-motorbootsport.nl	<b>Contactpersoon</b>
Eindredactie	Jan de Visser
Redactieleden	Peter Otterspeer

#### Werkgroepen VNM:

BTW/Contributie	Paul van Gendt	<b>Contactpersoon</b>
Boot Holland	Bestuur VNM	
Regionalisering	Vacature	
VNM website	Paul van Gendt	
SAW en Rijn sportpatent	Rob Bouman (SAW)	
Vertrouwenspersoon	Peter Romijn	
Juridisch adviseur	Kaushilya Budhu Lall	
Regiovertegenwoordiger	Bert Woltheus	
Regio vertegenwoordiger	Gerrit van der Pol	
Regiovertegenwoordiger	Arie Kalis	

#### Werkgroepen VNM

Advies financiële admin.
Omgevingswet
Adviesgroep Rijn
WRN lid van het bestuur
Netwerk Waterrecreatie
Klankbordgroep vuilwater
Netwerkgroep antifouling
Biesbosch Federatie
Netwerkgroep Biesbosch
E.B.A.
C.B.R.
V.V.W. (Vlaanderen)
D.M.Y.V.
V.V.W. (Waddenzee)
Afstemoverleg P.A.G.W.
Oeververbinding RTD

#### Contactpersoon

Joop Claeijs
Arie den Boer
Wout Kraaijeveld
Jan de Visser
Peter Otterspeer
Jan de Visser
Erik Berendsen
Erik Berendsen
Erik Berendsen
Dirk Jan Zwart (KNMC)
Trudy Geerlings (KNMC)
Peter Otterspeer
Vacature
Ted van der Zee
Erik Berendsen
Leen Groenendijk
Leen Groenendijk

Als u interesse heeft om het redactieteam van het VNM te versterken of ons van leuke verhalen kunt voorzien, dan zien wij uw reactie met belangstelling tegemoet.

## Agenda

9 oktober	Best. Verg. VNM	7 januari 2025	Best. Verg. VNM
10 oktober	Route overleg N.H.	4 februari 2025	Best. Verg. VNM
22 oktober	Route overleg N.H.	4 maart 2025 ????	Best. Verg. VNM
9 november Dronten	Regiobijeenkomst	5 t/m 9 maart 2025 Lwd	Boot Holland
13 november	Adviesgroep Rijn	22 maart 2025 Lexmond	Participantenraad
13 november	Congres R & T N. Holl.	1 april 2025	Best. Verg. VNM
13 november	V. V. Waddenzee		
16 november Heumen	Regiobijeenkomst		
26 november	BRTN overleg		
30 november Rotterdam	Regiobijeenkomst		
5 november	Best. Verg. VNM		
3 december	Best. Verg. VNM		

Voor meer informatie zie de agenda op de VNM website.

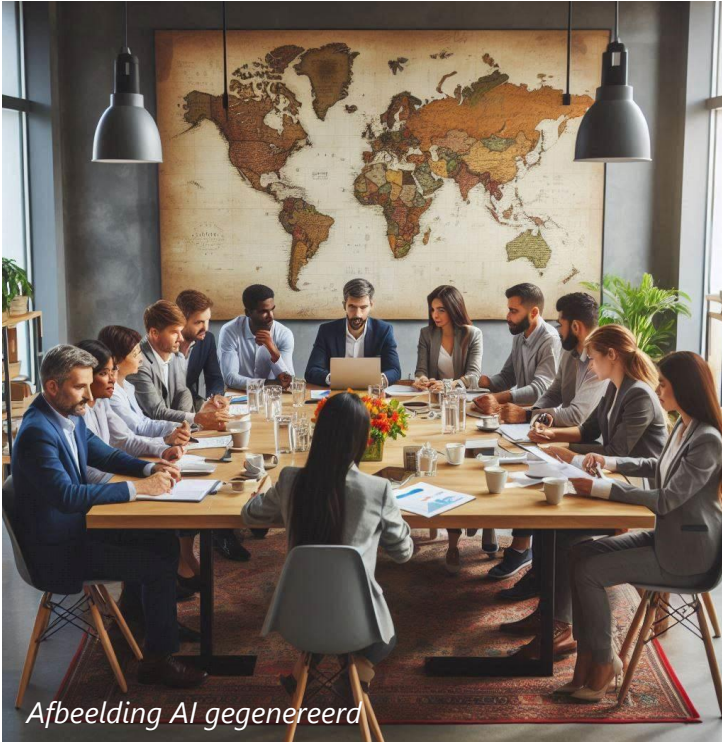
## Inhoudsopgave

Regiobijeenkomsten .....	4
BOSA Subsidie .....	4
Tekst in kader op pagina 3.....	5
Bijzondere botenlift.....	5
Update invoering uitstootvrije zone pleziervaartuigen in de gemeente Amsterdam.....	6
Vanaf 1 september 2024 vraag je het certificaat Marcom-B en Marcom-A (maritieme radiocommunicatie Algemeen en Beperkt) aan bij het CBR. ....	7
Tips en regels voor veilig gebruik van een e-foil .....	7
Hinder recreatievaart Oude Maas .....	9
Alles over FAME en HVO .....	11



Artikel 13 lid 6 3<sup>e</sup> streepje statuten stichting Verbond Nederlandse Motorbootsport: Deelname als participant eindigt als:  
De organisatie van de participant besluit tot uittreden. De uittreding als participant gaat in door schriftelijke opzegging door de participant tegen het einde van een kalenderjaar, indien deze vóór één december van dat jaar door het bestuur is ontvangen; ingeval de opzegging niet tijdig heeft plaatsgevonden, loopt het lidmaatschap door tot het einde van het eerstvolgende kalenderjaar

## Regiobijeenkomsten



In de VNM-Nieuwsbrief van september staat vermeld dat de regiobijeenkomsten van het VNM gepland zijn op 2, 9 en 16 september.

Omdat de beoogde vergaderlocaties niet op alle gepland vergaderdata beschikbaar zijn, worden de VNM regiobijeenkomsten nu georganiseerd op:

9 november 2024 bij WSV Dronten te Dronten  
16 november bij WSV Maas en Waal te Heumen  
30 november bij WSV IJsselmonde te Rotterdam

Het programma en hoe u kunt inschrijven voor één van de regiobijeenkomsten wordt uiteengezet in een apart document welke over enige dagen naar alle WSV's wordt verzonden.

Zodra het kan, schrijf u in, uw watersport verdient het en het bestuur van het VNM de hand schudden is ook best aardig.

Het bestuur van het VNM dankt de besturen van de bovengenoemde watersportverenigingen voor hun medewerking.

## BOSA Subsidie

In de VNM-Nieuwsbrief van september stond ook een stuk over het bewijs van lidmaatschap van uw vereniging bij de KNMC. Dat bewijs van lidmaatschap zou gevoegd moeten worden bij de aanvraag voor de BOSA subsidie. Recente ervaringen hebben het bestuur van het VNM geleerd dat een aanvraag voor toekenning van een BOSA subsidie op grond van het geassocieerd lidmaatschap van de KNMC door het ministerie van VWS wordt afgewezen, dit op grond van de huidige BOSA regeling.

Tegen het eind van 2024 wordt de BOSA regeling herzien. Er bestaat dan een kans dat toekenning van een BOSA subsidie dan wel mogelijk wordt. Helaas is dat niet met zekerheid te zeggen.

Het bestuur van het VNM doet zijn uiterste best om toekenning van de BOSA subsidie voor de participanten van het VNM te bewerkstelligen en zoekt daarom naar andere wegen om dat voor elkaar te krijgen. Nu een aanvraag indien voor een BOSA subsidie is dus zinloos.

Wat nog steeds wel kan is een aanvraag voor een garantstelling bij het Waarborg Fonds voor de Sport. Op de toekenning van de garantstelling heeft het VNM geen invloed.

## Tekst in kader op pagina 3

Op pagina 3 vindt u een tekst binnen een blauw kader. Deze tekst is een verplichting die wordt opgelegd door het Burgerlijk Wetboek 2 titel 2 artikel 35 lid 6. De tekst is als volgt:

De vereniging draagt er zorg voor dat leden de voor de opzegging van het lidmaatschap noodzakelijke informatie eenvoudig kunnen raadplegen. De informatie wordt in ieder geval opvallend vermeld op de hoofdpagina van de website en op bladzijde 1,2 of 3 van het ledenblad, indien een vereniging gebruik maakt van deze communicatiemiddelen.

Zo dat was een mondvul. De inhoud van artikel 35 lid 6 laat aan duidelijkheid niets te wensen over. Dat het niet eerder in deze vorm is verschenen in de VNM nieuwsbrief komt doordat andere zaken de aandacht van het VNM bestuur en de redactie van de VNM-Nieuwsbrief nodig hadden. Dat geldt ook voor publicatie op de VNM website. Daar gaat aan gewerkt worden. Wellicht is het handig dat u nagaat of binnen uw vereniging ook wordt voldaan aan het gestelde in artikel 35 lid 6 van het Burgerlijk Wetboek. Het kan veel gedoe rondom het beëindigen van het lidmaatschap voorkomen.

## Bijzondere botenlift

In de voorgaande edities zijn artikelen verschenen over bijzondere botenliften her en der op wereld. De meest bijzondere botenliften zijn nu wel behandeld. Er zijn er nog meer maar die lijken heel veel op de reeds behandelde botenliften, waardoor het niet zinvol is om die ook te behandelen. De vraag van de redactie is nu of er onder lezers van deze VNM-Nieuwsbrief nog ideeën zijn om dergelijke artikelen over andere zaken/objecten op te nemen in de VNM-Nieuwsbrief. De redactie kan niet beloven dat aan alle eventuele naar boven drijvende ideeën aandacht kan worden besteed, want zoals u wellicht weet kampt het bestuur van het VNM en dus ook de redactie met onderbezetting, maar we doen ons best.

## Update invoering uitstootvrije zone pleziervaartuigen in de gemeente Amsterdam



**Van 22 april 2024 tot en met 10 juni 2024 was er de mogelijkheid tot inspraak over het beleidsvoornemen voor de invoering van een uitstootvrije zone voor pleziervaartuigen in het centrumgebied van Amsterdam in 2025.**

De gemeente Amsterdam wil in het centrumgebied een uitstootvrije zone voor pleziervaartuigen instellen. Boten zonder uitstoot zoals boten met elektrische aandrijving, handmatige aandrijving of hybride boten die uitstootvrij varen, zijn welkom om in deze zone te varen (met geldig vignet). Dit zou vanaf januari 2025 ingaan. Het college heeft aangegeven meer tijd nodig te

hebben om het definitieve besluit voor de uitstootvrije zone aan de gemeenteraad voor te leggen.

### Inspraak invoering uitstootvrije zone

In de periode april tot en met juni was er mogelijkheid tot inspraak. Momenteel is de gemeente Amsterdam de zienswijzen aan het behandelen. Hier gaat enige tijd overheen, omdat de gemeente de zienswijze procedure zorgvuldig wil behandelen. Het definitieve besluit en de Nota van Beantwoording worden voor het einde van kwartaal 4 van 2024 verwacht.

### Overgangsregelingen

Er zijn overgangsregelingen voor booteigenaren die binnenhavengeld (BHG) betalen en een geldig BHG-vignet hebben. Zij houden toegang tot 2030 als zij tijdens de overgangsperiode in het bezit zijn van dit vignet. Deze regeling is geldig voor 5 kalenderjaren tot 2030. Ook booteigenaren met een doorvaartvignet vallen tijdens de looptijd van het vignet onder de overgangsregeling.

De ijkdatum voor de aanschaf van een doorvaartvignet om in aanmerking te komen voor de voorgestelde overgangsregeling was vastgesteld op 1 oktober 2024 en voor het BHG-vignet op 1 december 2024. Deze ijkdata worden tot nader bericht verschoven naar 1 april 2025. In het definitieve besluit zullen de overgangsregelingen voor zowel het BHG- als het doorvaartvignet verder worden toegelicht. Het is daarom raadzaam om het definitieve besluit over de uitstootvrije zone voor pleziervaart af te wachten voordat u overgaat tot de aanschaf van een nieuw vignet.

Bron en meer informatie over uitstootvrij vervoer in Amsterdam: [www.amsterdam.nl/uitstootvrijvervoer](http://www.amsterdam.nl/uitstootvrijvervoer).

Mailadres bij vragen: [milieuzone@amsterdam.nl](mailto:milieuzone@amsterdam.nl)

## Vanaf 1 september 2024 vraag je het certificaat Marcom-B en Marcom-A (maritieme radiocommunicatie Algemeen en Beperkt) aan bij het CBR.



Sinds vorig jaar neemt het CBR de [examens](#) voor maritieme radiocommunicatie af. Het certificaat moest echter nog worden aangevraagd via de Rijksinspectie Digitale Infrastructuur (RDI). Dat is nu veranderd. Examen doen en het certificaat aanvragen gaat nu via één loket: het CBR.

Het basiscertificaat marifonie kan je al sinds 1 juli aanvragen bij het CBR. Daar zijn nu de bedieningscertificaten Marcom-B en Marcom-A bijgekomen.

### Zendapparatuur

Heb je een marifoon aan boord? Zendapparatuur blijf je wél [registeren](#) bij de RDI.

## Tips en regels voor veilig gebruik van een e-foil



**Het varen met een e-foil wordt steeds populairder. Deze nieuwe vorm van watersport is leuk en niet al te moeilijk, maar je moet wel rekening houden met onderstaande tips en regels voor een veilig gebruik van een e-foil.**

### Wat is e-foilen?

Voor wie het niet kent: e-foilen of efoilen is een manier om je op een board te verplaatsen over het water met behulp van een elektromotor. Je staat op het board waaronder een foil is aangebracht. Deze foil, een soort vleugel, zorgt ervoor dat je met de juiste houding en techniek uit het water wordt getild. Daardoor vermindert je weerstand en lijkt je over het water te 'vliegen'.

Onderaan de foil is een propeller gemonteerd, die voor voortstuwing zorgt. Met een afstandsbediening of controller in je hand bedien je via bluetooth de propeller.

## Waar moet je op letten?

Als je gaat e-foilen moet je op een aantal zaken letten. Kies altijd voor een veilige plek waar het niet te druk is. Andere vaarweggebruikers zullen niet altijd rekening houden met de snelheid en wendbaarheid van de e-foil, dus kies een rustige plek om te gaan varen.

Kies ook de juiste kleding om jezelf te beschermen tegen het water en de temperatuur. Let op je plek op de vaarweg en kijk altijd goed om je heen. Om de techniek en de aandachtspunten goed te leren, is het aan te bevelen om één of meerdere lessen te volgen.

## Sneller dan 20 km/uur

Wanneer je met een e-foil gaat varen, let dan goed op de snelheid die je maximaal kunt halen. Sommige e-foils halen snelheden tot wel 30 kilometer per uur en vallen in de categorie 'snelle motorboot'.

Voor e-foils die sneller dan 20 kilometer per uur varen, gelden verschillende regels op de Nederlandse binnenwateren:

- Vaarbewijsplicht<sup>[1]</sup>
- Bestuurder is minimaal 18 jaar<sup>[2]</sup>
- Registratieplicht<sup>[3][4]</sup>
- Snel varen is alleen toegestaan in snelvaargebieden voor waterscooters
- Er moet een reddingsvest gedragen worden<sup>[5]</sup>

Kan jouw e-foil sneller dan 20 km/uur varen? Dan moet je jouw [e-foil registreren](#) bij de RDW.

## Minder dan 20 km/uur

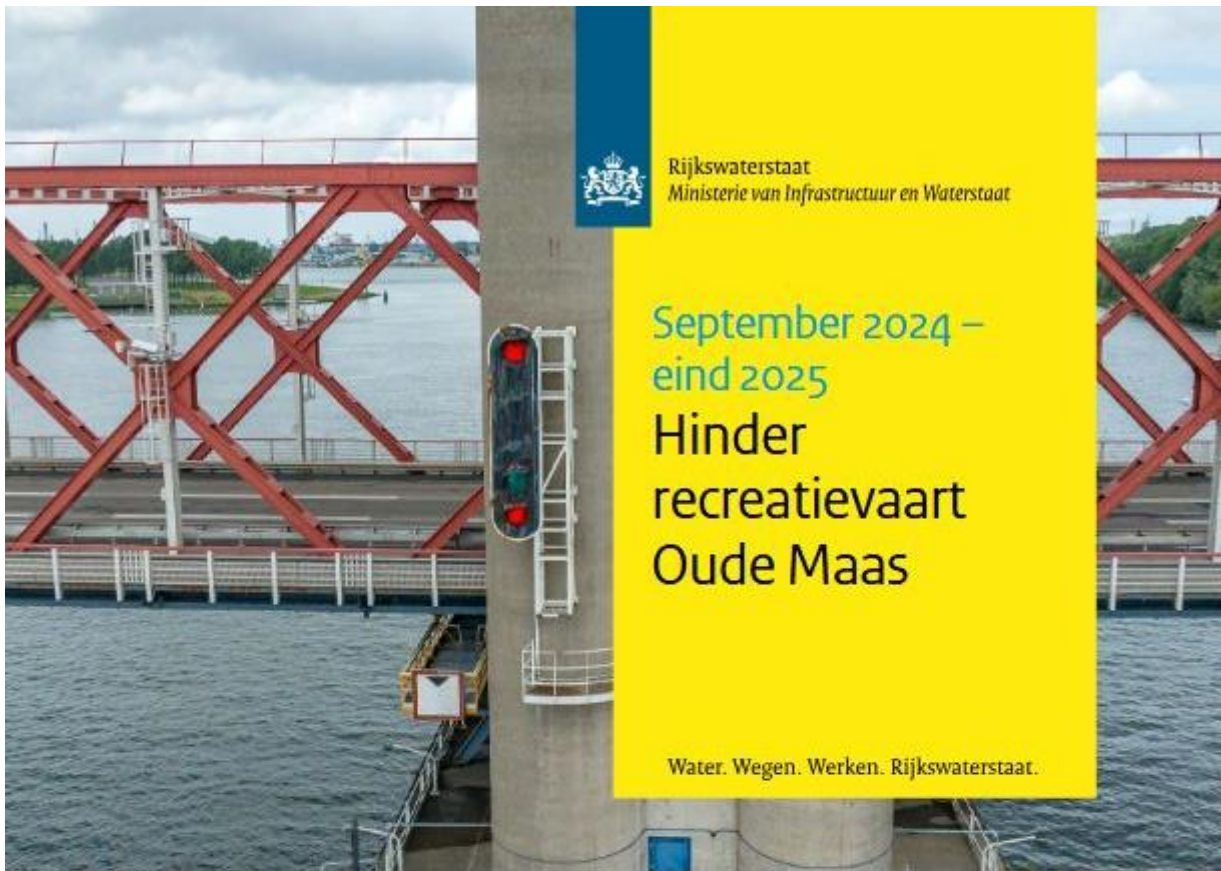
Het kan ook zo zijn dat jouw e-foil begrensd is op 20 km/uur. Voor deze groep gelden er minder regels, kortweg dezelfde als voor een 'gewoon motorschip'. Dat betekent wel dat bij een snelheid boven de 13 km/uur er een minimumleeftijd van 16 jaar geldt voor de bestuurder.

Als de e-foil niet sneller dan 12 km/uur kan varen geldt er een minimumleeftijd van 12 jaar voor het zelfstandig varen van het vaartuig. Het dragen van een reddingsvest wordt sterk aanbevolen, maar is niet verplicht.

Houd ook rekening met het feit dat er gebieden (natuurgebieden, stadsgrachten etc.) zijn waar de snelheid nog veel verder begrensd is tot soms wel 6 km per uur.



## Hinder recreatievaart Oude Maas



**Rijkswaterstaat voert van september 2024 tot eind 2025 een grote renovatie uit aan de Spijkenisserbrug over de Oude Maas. Gedurende deze periode is er hinder voor de scheepvaart. Vanwege de veiligheid wordt recreatievaart geadviseerd een andere route te nemen.**

De Oude Maas is een druk bevaren route voor beroepsvaart, waarvan een groot deel zeevaart. Bij de Spijkenisserbrug hebben deze schepen normaal gesproken per vaarrichting een eigen doorvaartopening, met een brugdek (hef) dat omhoog kan.

**Eén doorvaartopening beschikbaar**  
Tijdens een groot deel van de renovatie is steeds één van deze heffen buiten werking.

Daardoor kan hoge scheepvaart in beide richtingen maar via één doorvaartopening passeren. Op sommige momenten geldt dat zelfs voor alle scheepvaart. Bovendien zijn de smallere doorvaarten aan de buitenzijdes tijdens de renovatie afgesloten. Dat betekent dat (kleinere) schepen deze alternatieve route niet kunnen nemen.





### Minder vaarbewegingen

Door deze vaarwegversmalling wordt de passage bij de Spijkenisserbrug extra druk. En varen er regelmatig grote schepen in tegengestelde richting onder de brug door. Voor de veiligheid van iedereen op het water is er scheepvaartbegeleiding aanwezig. In deze situatie is het wenselijk het aantal vaarbewegingen te beperken.

### Alternatieve vaarroute

Recreatievaart wordt daarom dringend geadviseerd de Spijkenisserbrug te mijden en een andere route te nemen. Dit geldt voor alle weekenden in november 2024 (behalve eerste weekend) en de periode maart-november 2025.

#### Van/naar Nieuwe Maas

Via Dordrecht (Noord)

#### Van/naar Nieuwe Waterweg/Noordzee

Via Stellendam (Hollands Diep/Haringvliet óf Oude Maas/Spui)

Bent u deze periode onderweg op de wateren rond Rotterdam? Bereid uw reis

dan goed voor en kies een alternatieve route. Actuele vaarweginformatie is te vinden op [www.vaarweginformatie.nl](http://www.vaarweginformatie.nl) en [www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com).

### Meer informatie

Kijk voor meer informatie over de renovatie op [www.rijkswaterstaat.nl/spijkenisserbrug](http://www.rijkswaterstaat.nl/spijkenisserbrug). Voor vragen kunt u bellen met Rijkswaterstaat via 0800-8002.

### Twee keer volledig gestremd

Tijdens de renovatie van de Spijkenisserbrug is de vaarroute twee keer volledig gestremd. Deze stremmingen duren elk 12 uur en vinden plaats in september en oktober 2024. De exacte planning hiervan is nog niet bekend. Houd daarvoor [www.vaarweginformatie.nl](http://www.vaarweginformatie.nl) in de gaten.

Dit is een uitgave van Rijkswaterstaat  
[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)  
0800 - 8002  
Augustus 2024



## Alles over FAME en HVO

Verslag van Cockie Schilperoord van de BBZ

### Scheepsmotoren Event 2024

Ook de binnenvaart moet bijdragen aan de CO<sub>2</sub>-doelstellingen van de Green Deal – in 2030 moet de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 40% tot 50% zijn verminderd ten opzichte van 2015. Biobrandstof lijkt nu de meest voor de hand liggende oplossing voor de binnenvaart. Terwijl technologieën zoals waterstof en methanol naar verwachting pas vanaf 2035-2040 realiteit zullen zijn, elektrisch varen niet voor elk vaargedrag toepasbaar is, is biobrandstof nu al een kosteneffectieve en praktische manier om de uitstoot aanzienlijk te verminderen. Het Scheepsmotoren Event op 26 september stond dit jaar daarom in het teken van biobrandstoffen.

### FAME en HVO

Twee biobrandstoffen kregen alle aandacht, namelijk FAME en HVO. Verschillende brandstofleveranciers, wetenschappers en ervaringsdeskundigen lichtten de voor- en nadelen van de twee brandstoffen toe. FAME en HVO zijn beide zogenaamde drop-in brandstoffen. Dat betekent dat er geen (of nauwelijks) aanpassingen nodig zijn om deze brandstof te kunnen gebruiken. Dit geldt voor HVO in alle mengvormen, van HVO7 (diesel waaraan 7% HVO is toegevoegd tot HVO100 (100% HVO). Voor FAME geldt dit nog niet. FAME is hygroscopisch, trekt makkelijk water aan waarin bacteriegroei kan ontstaan, dat op zijn beurt weer kan leiden tot vlokvorming als de brandstof lang wordt opgeslagen of koud wordt. Overigens kan nu 'standaard' diesel al FAME bevatten, want binnen de specificaties van de brandstofnormering EN590 mag er in diesel maximaal 7% FAME bijgemengd worden (aangeduid als B7). Brandstof waar meer dan 20% FAME is toegevoegd (B20) kan leiden tot vervuiling van katalysatoren en vraagt om goede 'housekeeping': regelmatig aftappen van water, zorgen voor schone brandstoftanks en het controleren en op tijd vervangen van filters. Dat laatste geldt met name na het eerste gebruik. FAME werkt namelijk als een soort schoonmaakmiddel en lost het vuil in de brandstoftanks op. TNO is bezig met het testen van verschillende varianten van FAME en probeert het percentage FAME steeds verder te verhogen terwijl het wel werkbaar blijft.

### Prijs (ontwikkeling)

Het maken van HVO is een ingewikkeld proces dat gepaard gaat met meerdere stappen. Daarom is het duurder dan reguliere diesel of FAME wat eenvoudiger te produceren is. Het prijsverschil is momenteel nog maar zo'n 10 cent per liter. De verwachting is echter dat dit in de toekomst kleiner wordt en wellicht dat reguliere diesel zelfs duurder wordt. Hiervoor zijn een aantal oorzaken aan te wijzen.

- Allereerst de invoering in 2026 van de REDIII waarbij RED staat voor Renewable Energy Directive. Dit verplicht brandstofleveranciers een steeds hoger percentage CO2 reductie te realiseren via de levering van hernieuwbare brandstoffen zoals biobrandstof. Als ze die leveren krijgen ze Emissie
- Reductie Eenheden (ERE's). Haalt een brandstofleverancier zijn quotum aan ERE's niet dan moeten deze gekocht worden. Die extra kosten worden doorberekend in de prijs van de diesel. De prijs van biobrandstof aantrekkelijk houden is ook in het belang van de leverancier, want hoe hoger de verkoop hiervan, hoe meer ERE's hij krijgt en hoe minder hij deze hoeft in te kopen. Brandstofleveranciers die meer CO2 reductie leveren dan de norm kunnen hun ERE's verkopen.
- Daarnaast krijgen brandstofleveranciers vanaf 2027 ook te maken met het ETS2 (Emission Trade System). Ze moeten emissierechten (voor uitstoot van CO2) kopen. De eerste 3 jaar is hier een maximumprijs voor gesteld waardoor diesel 13 cent duurder wordt. Biobrandstoffen vallen niet onder dit systeem. De emissierechten worden steeds verder afgebouwd, worden daardoor duurder, waardoor de fossiele diesel ook steeds duurder wordt.
- Als derde zal de verplichte Corporate Sustainability Reporting Directive ([CSRD](#)) gaan zorgen voor een verandering in de markt. Deze richtlijn verplicht bedrijven om hun uitstoot te rapporteren en deze langzaam te verminderen. In het verslag moet duidelijk gemaakt worden hoe hun hele keten presteert op het gebied van duurzaamheid. Bedrijven zullen daarom bij hun kleinere toeleveranciers vragen om informatie die zij zelf nodig hebben voor hun duurzaamheidsrapportage. Dat betekent dat MKB'ers ook duidelijk moeten hebben wat hun uitstoot is. Bedrijven zullen eerder kiezen voor partners in hun keten die een kleine uitstoot veroorzaken. Voor de vrachtvaart zal dit grotere consequenties hebben dan de passagiersvaart. Er komt echter een moment dat verhuurkantoren, touroperators of bedrijven die hun bedrijfsuitje aan boord houden, hun footprint moeten kunnen aantonen. De CSRD gaat namelijk voor steeds kleinere bedrijven gelden.

### **Beschikbaarheid**

Experts verwachten dat HVO de komende 3 tot 8 jaar nog voldoende voorradig zal zijn. Hierna wordt veel concurrentie met vliegverkeer verwacht, waar de emissienormen ook steeds strenger worden. De vraag zal daardoor toenemen, de prijs stijgen en hoogstwaarschijnlijk tekorten ontstaan. FAME is voor het luchtverkeer geen optie. De ene expert adviseert de binnenvaart dus over te stappen op FAME, de ander om nu alvast over te stappen op HVO waardoor er straks een betere onderhandelingspositie ontstaat.