



NIEUWSBRIEF

Jaargang 2024, nr. 09 november

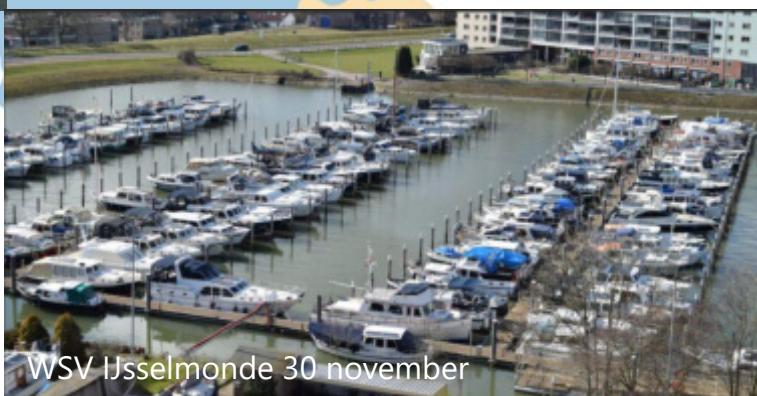
VNM



WSV Maas en Waal 16 november

in de

regio



WSV IJsselmonde 30 november

Colofon		Jaargang 2024, nr. 7 september	
Verbond Nederlandse Motorbootsport			
Hambakenwetering 15, 5231 DD 's Hertogenbosch		Tel. +31 85 002 60 10	KvK: 34271006
email: secretariaat@vnmotorbootsport.nl			
Bestuur:		Werkgroepen VNM	Contactpersoon
Voorzitter	Jan de Visser	Advies financiële admin.	Joop Claeijs
Secretaris	Peter Otterspeer	Omgevingswet	Arie den Boer
Penningmeester	Paul van Gendt	Adviesgroep Rijn	Wout Kraaijeveld
Communicatie	Jan de Visser	WRN lid van het bestuur	Jan de Visser
Redactieteam:	Contactpersoon	Netwerk Waterrecreatie	Peter Otterspeer
communicatie@vnmotorbootsport.nl		Klankbordgroep vuilwater	Jan de Visser
Eindredactie	Jan de Visser	Netwerkgroep antifouling	Erik Berendsen
Redactieleden	Peter Otterspeer	Biesbosch Federatie	Erik Berendsen
	Paul van Gendt	Netwerkgroep Biesbosch	Erik Berendsen
Werkgroepen VNM:	Contactpersoon	E.B.A.	Dirk Jan Zwart (KNMC)
BTW/Contributie	Paul van Gendt	C.B.R.	Trudy Geerlings (KNMC)
Boot Holland	Bestuur VNM	V.V.W. (Vlaanderen)	Peter Otterspeer
Regionalisering	Vacature	D.M.Y.V.	Vacature
VNM website	Paul van Gendt	V.V.W. (Waddenzee)	Ted van der Zee
SAW en Rijn sportpatent	Rob Bouman (SAW)	Afstemoverleg P.A.G.W.	Erik Berendsen
Vertrouwenspersoon	Peter Romijn		Leen Groenendijk
Juridisch adviseur	Kaushilya Budhu Lall	Oeververbinding RTD	Leen Groenendijk
Regiovertegenwoordiger	Bert Woltheus		
Regio vertegenwoordiger	Gerrit van der Pol	Als u interesse heeft om het redactieteam van het VNM	
Regiovertegenwoordiger	Arie Kalis	te versterken of ons van leuke verhalen kunt voorzien,	
		dan zien wij uw reactie met belangstelling tegemoet.	
Agenda			
6 november	HVO overleg	8 januari 2025	HVO overleg
6 november	Nationale sport vakbeurs	4 februari 2025	Best. Verg. VNM
9 november Dronten	Regiobijeenkomst	4 maart 2025 ????	Best. Verg. VNM
13 november	Adviesgroep Rijn	5 t/m 9 maart 2025 Lwd	Boot Holland
13 november	Congres R & T N. Holl.	22 maart 2025 Lexmond	Participantenraad
13 november	V. V. Waddenzee	1 april 2025	Best. Verg. VNM
16 november Heumen	Regiobijeenkomst	6 mei 2025	Best. Verg. VNM
26 november	BRTN overleg	3 juni 2025	Best. Verg. VNM
30 november Rotterdam	Regiobijeenkomst		
5 november	Best. Verg. VNM		
3 december	Best. Verg. VNM		
7 januari 2025	Best. Verg. VNM		
Voor meer informatie zie de agenda op de VNM website.			

Inhoudsopgave

Colofon	2
Inhoudsopgave.....	3
Regiobijeenkomst gemist?.....	4
Save the date	4
Nationaal Verenigingsonderzoek 2024.....	5
Duitsland wil patenten Rijn en Elbe afschaffen	6
Verslag vergadering van de EBA	7
Gebruikte afkortingen.....	11



Artikel 13 lid 6 3^e 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

Regiobijeenkomst gemist?



U kunt nog deelnemen aan één van de volgende regiobijeenkomsten op 16 november bij WSV Maas en Waal te Heumen en op 30 november bij WSV IJsselmonde te Rotterdam.

Schijf nu in via de VNM website!!!

www.vnmmotorbootsport.nl

Mocht onverhoopt een inschrijving niet lukken stuur dan een bericht naar de secretaris van het VNM met de gegevens van de deelnemer(s).

Save the date



Inschrijven voor de participantendag is al mogelijk. Evenals voor de regiobijeenkomsten geldt ook hier dat alleen het dagelijks bestuur van een participant na inloggen op de VNM website, kan inschrijven voor deelname. Per participant kunnen er 3 personen inschrijven. Zij vertegenwoordigen 1 stem. Mocht onverhoopt een inschrijving niet lukken stuur dan een bericht naar de secretaris van het VNM met de gegevens van de deelnemer(s). secretaris@vnmmotorbootsport.nl

De participantendag wordt gehouden in Huis Het Bosch Nieuwe Rijksweg 6 4128 BN Lexmond



Nationaal Verenigings Onderzoek

<https://nationaalverenigingsonderzoek.nl/>

Nationaal Verenigingsonderzoek 2024: Regeldruk en wetgeving blijven grote uitdagingen

Het Nationaal Verenigings Onderzoek (NVO) wil laten zien hoe de landkaart van verenigingen in Nederland eruit ziet en hoe groot de economische en sociale betekenis van verenigingen is. Verder richt het onderzoek zich op hoe verenigingen in elkaar zitten, hoe ze functioneren, hoe ze gefinancierd worden, wat ze doen en wie er actief zijn. Met als uiteindelijke doel om in een paar jaar een volledig overzicht te hebben en daar de informatie uit te halen die de verenigingswereld versterkt.

Dit jaar bracht het Nationaal Verenigingsonderzoek 2024 opnieuw belangrijke inzichten naar voren over de situatie binnen Nederlandse verenigingen. Maar liefst 3.500 verenigingen en stichtingen namen deel, waardoor we een goed beeld kregen van de successen én uitdagingen waar zij mee te maken hebben. Over het algemeen gaat het goed met de verenigingen, maar er is een groeiende zorg over de toenemende regeldruk door nieuwe wetgeving.

Veel verenigingen richten zich vooral op hun eigen leden en activiteiten, maar ervaren dezelfde obstakels. Enkele opmerkingen uit het onderzoek spreken boekdelen:

- “De druk door wet- en regelgeving maakt het steeds moeilijker om bestuurders te vinden.”
- “WBTR wordt niet altijd nageleefd, vaak omdat bestuursleden er te weinig van weten. Dit leidde zelfs tot het opstappen van bestuurders vanwege juridische meningsverschillen.”

Download hier de highlights van het onderzoeksrapport van het Nationaal Verenigings Onderzoek 2024 waar ruim 3.500 verenigingen aan mee hebben gedaan.

[Download Highlights](#)

**Volledige rapportage
vrijwilligersverenigingen**

[Download rapport](#)



Duitsland wil patenten Rijn en Elbe afschaffen

Het Duitse ministerie van Verkeer is van plan de patenten af te schaffen voor een aantal zogeheten 'trajecten met specifieke risico's' op de Rijn en Elbe. Het voorstel werd gedaan door het Bundesamt Wasser- und Schifffahrt. Hierover wordt intussen gesproken met de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Die zal 5 december een besluit nemen over het Duitse voorstel.

Als de adviezen worden overgenomen, zal het Reglement voor Rijnvaartpersoneel (RPN) worden aangepast. De wijzigingen voor de Rijn gaan dan op 1 juli 2025 in. Voor de Elbe wordt dat zeker enkele maanden later. Daarvoor moet het Duitse Reglement voor Binnenvaartpersoneel (BinSchPersV) worden gewijzigd, een procedure die zes tot acht maanden gaat duren.

Niet overal

Als de Bondsregering de plannen overneemt betekent dat, dat op de Rijn van km 425,00 tot 498,45 en van km 592 tot 857,40 geen patent meer nodig is. Een patent blijft nodig van km 335,66 (verkeersbrug Wintersdorf) tot km 425 (Mannheim) en van km 498,45 (Mainz-Kastelbrug) tot km 592,00 (Moezelmonding Koblenz).

Elbe

Op de Elbe blijft het patent vereist voor het stadsgebied Dresden van de aanlegsteiger voor passagiersschepen bij kilometer 29,74, tot km 60,80 (Alberthafen), een bijna drie kilometer lang stuk in Maagdenburg (km 324,50 tot 327,20) en het deel van de monding van de oude Löcknitz, km 502,25 tot de Hohnstorfer-brug bij km 568,90. Voor de rest van de Elbe, van kilometer 3,44 tot 607,50 is geen patent meer nodig.

Geen boetes

Op de Rijn zullen in de overgangsfase tussen het besluit van de CCR op 5 december en de invoering op 1 juli 2025 geen boetes voor varen zonder patent worden gegeven op de trajecten waar het patent wordt afgeschaft. Ook zullen geen examens voor de betrokken trajecten meer worden aangeboden. Kandidaten die al hadden ingeschreven voor een examen in de overgangperiode hoeven dit niet meer af te leggen. Het Bundesamt für Wasser- und Schifffahrt zal ze daarover informeren. De examens voor alle resterende trajecten met specifieke risico's blijven doorgaan.

Examens

Op het gebied van de examens gaat er het een en ander veranderen. Voor de Elbe blijven voorlopig de huidige bepalingen van het BinSchPersV van toepassing en blijft de Bundesanstalt für Wasser- und Schifffahrt examens aanbieden. De examens over de Donau, de Boven-Wezer en de resterende trajecten met specifieke risico's van de Elbe blijven mondelinge examens.

De examens voor de resterende trajecten van de Rijn zullen als mondelinge examens worden gehouden tot 28 februari 2025. Vanaf 1 maart 2025 wordt het examen voor Rijnpatenten schriftelijk of elektronisch afgenomen volgens de enkele keuze-methode.

Kandidaten zijn geslaagd als tenminste 80% van de examenvragen correct zijn beantwoord. Hier gaat het om meerkeuzevragen met vier mogelijke antwoorden op elke vraag, waarvan er slechts één juist is. Het aantal vragen hangt af van de lengte van het te examineren stuk. Er worden ten minste 20 vragen

gesteld. Voor het examen heeft de kandidaat één minuut per vraag plus vijf minuten extra tijd. De toegestane tijd voor een examen met 50 vragen is dus 55 minuten. Examens worden gehouden in Bonn, Würzburg en Kiel.

Mondeling

Bij het mondeling examen voor Elbe, Donau en Boven-Wezer krijgt de kandidaat kaarten te zien waarop belangrijke punten en een kilometeraanduiding te zien zijn. De kandidaat moet alle belangrijke punten noemen en beschrijven en zeggen welke bijzondere verkeersregels daar gelden.

Verslag vergadering van de EBA



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

Het is gebruikelijk dat één van de Nederlandse vertegenwoordigers bij de EBA een Nederlands verslag schrijft. Dit keer heeft Fred van Beelen, EBA vertegenwoordiger namens de Vereniging LVBHB en FVEN dit op zich genomen.

Onze verenigingen zijn lid van de European Boating Association (EBA). De EBA vergadert twee maal per jaar telkens op een andere locatie. De agenda is zo bomvol, dat hiervoor twee dagen nodig zijn, op een vrijdag en zaterdag. In het voorjaar 2024 vergaderde, op uitnodiging van LVBHB, KVVV en KNMC/VNM, de EBA in Rotterdam. Het najaar 2024 in Bodrum, Turkije en in het voorjaar 2025 staat Portsmouth te Engeland gepland.

De EBA vertegenwoordigt de honderdduizenden watersportliefhebbers in de Europa, zowel op de binnenwateren als op zee. Het moge dan ook duidelijk zijn dat de onderwerpen aan deze overlegtafel breder zijn dan bij de CESNI. De Scandinavische landen (incl. Denemarken), Spanje, Italië en Turkije hebben geen binnenwateren waarop de EU Richtlijn 2016-1629 van toepassing is. Wel zeeën met een eigen problematiek.

Lid zijn van de EBA betekent dat we dicht bij het vuur zitten waar de (internationale) regelgeving wordt bekookstofd. Wij, Bouke Veltman, Rob Klaassen en Fred van Beelen zijn de vaste vertegenwoordigers bij de EBA, voor onze vereniging LVBHB en FVEN, terwijl Dirk Jan Zwart de vaste vertegenwoordiger bij de EBA is voor de KNMC en het VNM.

De EBA neemt als Niet-Gouvernementele Organisatie (NGO) deel aan overleg met:

CESNI, verantwoordelijk voor het ES-TRIN, ES-RIS en ES-QIN

UNECE, verantwoordelijk voor de blauwdruk van het Binnenvaart Politie Reglement (BPR)

CCR, verantwoordelijk voor Rijnvaart Politie Reglement (RPR)

RCD Expert groep

De EBA is gesprekspartner voor onder meer de HELCOM, EBI en EU-commissie. En is zo direct betrokken bij uiteenlopende maritieme onderwerpen.

Voor een groot deel bestaan de werkzaamheden van de EBA uit het verwoorden van standpunten over een bepaald onderwerp. Deze EBA standpunten worden verwerkt tot 'position papers'. Het doel van deze papers is dat EBA-leden breed gedragen standpunten met argumenten hebben voor gesprekken met nationale overheden. Een tweede deel bestaat uit het onderling uitwisselen van informatie. Hieronder een greep uit de onderwerpenbak.

Verstoring navigatiesignalen

De Finse delegatie kwam met een bijzondere waarschuwing, voor iedereen die over de Baltische zee/Oostzee vaart of gaat varen. Namelijk: zorg dat je (actuele) papieren kaarten, magnetisch kompas, passer en liniaal aan boord hebt en dat je ermee kunt navigeren. Het GPS of Galileo signaal op deze zee wordt namelijk structureel verstoord door een of meer buitenlandse mogendheden (naar vermoeden Rusland). De bovenstaande materialen aan boord is sowieso wijs, ook als je af en toe vaart op grote meren of binnenzeeën. GPS en Galileo signalen zijn nu eenmaal gevoelig voor (natuurlijke) verstoringen.

Vrij gebruik van marifoon

Het Internationale Radioreglement, waaronder de (handheld) marifoon valt, is geschreven met in gedachten dat een vergunning voor radioapparatuur is gekoppeld aan de vlaggenstaat van het vaartuig. Verder heeft elk land aanvullende regels, met betrekking tot deze vergunningen, licenties en/of bedieningscertificaten. Deze regels zijn onder meer bedoeld om controle te houden over het radiozendgebruik. De EBA pleit voor de mogelijkheid dat een schipper zijn eigen handheld marifoon mee kan nemen tijdens een vaartocht met een andere (gehuurde) boot. Deze mogelijkheid vergt een aanpassing van de Internationale Radioreglement. De EBA ziet graag dat overheden stoppen met de verplichting van marifoonlicenties en of bedieningscertificaten. De verplichting van een marifoonlicentie of bedieningscertificaat vormt namelijk een drempel voor het gebruik van de marifoon en het aan boord hebben ervan.

Omdat niet iedere schipper een marifoon aan boord heeft of mag gebruiken, kunnen bij calamiteiten onveilige situaties ontstaan.

Wij hebben echter gepleit voor nuancering; dit standpunt heeft een keerzijde. Als steeds meer schippers, in Nederland, een marifoon hebben en vanzelfsprekend gebruiken, kan dit juist leiden tot onveilige situaties. We geven een voorbeeld. Op een drukke zomerse dag rondom de Oranjesluis te Amsterdam willen zowel beroepsvaart als recreatievaart zo vlot mogelijk geschut worden. Als iedere schipper communiceert met de sluis, lopen de betreffende VHF kanalen (radio frequenties) snel vol. Met het risico dat essentiële nautische informatie niet of te laat wordt gedeeld. Ons inziens is dit voor de binnenvaart in Nederland, Duitsland en België een onwenselijke situatie. Voor de zeevaart zien wij dit veelal niet als probleem.

Het recht om te zwerven (right to roam)

Van de Scandinavische landen kwam de volgende noodoproep: steeds meer kuststroken komen in handen van private partijen en zijn niet meer vrij toegankelijk. In Zuid-Europese landen is dit al langer gaande. Dit druist in tegen onze eeuwenoude Europese afspraak dat het water en de stroken waar water en land samenkomen, vrij en toegankelijk moeten zijn. Wij hebben gepleit voor het belang en de noodzaak dat deze Europese afspraak verankerd moet zijn in internationale wetgeving, mits het niet ten koste gaat van veiligheid of milieu. Helaas bleek dit (nog) niet haalbaar. De EBA heeft onvoldoende vermogen en menskracht om dit te realiseren. Wel haalbaar is dat de EBA zich uitdrukkelijk verzet tegen deze ontwikkeling. Met behulp van een 'position paper' hoopt de EBA overheden wakker te schudden over deze zorgelijke ontwikkeling. Overigens heeft De Ramblers (wandervereniging in Engeland) het nationaal gezien al wel voor elkaar met het 'Right to Roam act'.

Review Recreational Craft Directive

De nu geldende richtlijn voor pleziervaartuigen is de EU Richtlijn 2013-53. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd als de Wet Pleziervaartuigen 2016. De algemene internationale benaming is: Recreational Craft Directive (RCD). Het doel van deze Richtlijn is: Vooral bedoeld voor nieuwbouw vanaf juli 1998 met als 'kers op de taart' het CE keurmerk, als het vaartuig voldoet de RCD. De EU Richtlijn 2013-53 wordt in 2025 door de EU-commissie geëvalueerd en beoordeeld.

Deze Richtlijn is overigens voor een groot deel van het varend erfgoed niet van toepassing, omdat deze Richtlijn van toepassing is op vaartuigen tot 24 meter, die na 1950 zijn ontworpen. Toch kan deze Richtlijn invloed hebben op ons varend erfgoed. De volgende casus is door EU-commissie voorgelegd aan de EBA en EBI:

De eigenaar van een zeegaande kotter (beroepsmatig gebruikt), 23 meter, bouwjaar 1960, zonder CE keurmerk, wil zijn kotter gaan gebruiken als pleziervaartuig. Moet de kotter voldoen aan de RCD of niet? Zo ja, dan moeten alle apparaten aan boord, inclusief de motor, voldoen aan de nu geldende eisen. Met grote financiële gevolgen voor de eigenaar.

Om de regels binnen de RCD visueel inzichtelijk te maken hebben wij een stroom- of beslissingschema gemaakt en voorgelegd aan onze mede EBA-leden. Met dit schema kan worden bepaald of een vaartuig wel of niet onder de RCD valt. In de casus gaat het om een functiewijziging, geen verbouwing of nieuwbouw van een vaartuig. Voor ons is dit 'klip en klaar', het vaartuig valt niet onder de RCD. Deze casus en het schema leidde tot een niet eenduidig EBA standpunt naar de EU-commissie. Jammer, maar onderdeel van internationaal samenwerken.

Inzage EU ISO-normen

Omdat een groot deel van de technische eisen voor onze schepen via verschillende EU ISO normen wordt vastgelegd, is het inzien van deze normen voor ons belangrijk. Deze normen zijn helaas niet kosteloos beschikbaar. Het recht om een norm te raadplegen kost honderden euro's. De Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut beheert deze normen voor Nederland. Wij hebben het EBA secretariaat

gevraagd de mogelijkheid te onderzoeken tot het inzien van de EU ISO normen. De Royal Yacht Association (RYA) is mede EBA-lid en heeft toegang tot een aantal normen, via Engeland.

Het bleek niet mogelijk om gebruik te maken van de RYA toegang. Samen met de KNMC/VNM gaan we nu een voorstel aan de EBA GA doen, waarin staat welke normen wij willen raadplegen en wie toegang krijgt. Zo kan de EBA collectief inkopen doen. We hebben dan gezamenlijk, tegen relatief lage kosten, toegang tot de gewenste EU ISO normen.

Boot Registratie

Verschillende Europese landen zien graag dat alle vaartuigen (klein en groot) geregistreerd zijn. Registratie is bijvoorbeeld een voordeel als je – om wat voor reden dan ook – wilt handhaven. Anderzijds is registratie een gevoelig punt, omdat sommige booteigenaren hun bootbezit als een privé-aangelegenheid zien. Daarnaast is in veel landen het betalen met contant geld vanzelfsprekend en registratie niet.

In een aantal Scandinavische landen worden oude polyesterboten gedumpt in de natuur. Dat is veel goedkoper dan versnipperen bij een gespecialiseerd bedrijf. Een verplichte registratie van vaartuigen met een brandmerk kan dit voorkomen. Binnen de EBA verschillen de meningen hierover. Wij pleiten voor een EBA standpunt waarin de deelnemende landen zelf uitmaken of registratie verplicht is of niet. In Nederland is het grote varend erfgoed vastgelegd in het Scheepsregister van het Kadaster. We zijn er zelfs trots op, het vertelt een deel van onze historie.

Voortbestaan van EBA

Tijdens ons laatste overleg werd duidelijk dat een demografische ontwikkeling ons bedreigt. Het aantal inwoners in Europa daalt en daarmee ook het aantal lidmaatschappen bij watersportverenigingen. Dit heeft gevolgen voor de EBA: de lidmaatschapsgelden voor de EBA zijn gebaseerd op het aantal leden die een organisatie vertegenwoordigt.

Deze gelden vormen voor de EBA de belangrijkste bron van inkomsten. De inkomsten zakken dus en de kosten stijgen. Dit leidt tot een structureel verlies op resultaatrekening. Aankomende vergadering presenteert het EBA bestuur een plan hoe de EBA toekomst bestendig blijft.

Varend erfgoed ervaren

Afgelopen voorjaar was voor de vereniging van Historische Bedrijfsvaartuigen in Rotterdam het uitgekozen moment om de mede EBA-leden ons varend erfgoed te laten ervaren. Met de rondvaartboten van het maritiem museum door de erfgoedhavens van Rotterdam en ook boden Karin en Peter een scheepsbezichtiging op hun schepen en Keulse Vaart. Op zaterdagavond organiseerden we voor de EBA leden een afsluitende maaltijd. Tijdens de maaltijd werd onze vloot en passie voor ons erfgoed prachtig in beeld en geluid gebracht, door onze voorzitter Rolf van der Mark. Ook ons 50 jarig jubileum kreeg natuurlijk aandacht.

Dirk Jan Zwart

Gebruikte afkortingen

AIS	Automatic Identification System. Het systeem zorgt ervoor dat automatisch belangrijke scheepsgegevens, zoals positie, koers en snelheid, worden verzonden en ontvangen.
CE	Europees keurmerk waarmee de fabrikant aangeeft dat het product aan de minimale eisen voor veiligheid, gezondheid en milieubescherming voldoet.
CESNI	Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart
CCR	Centrale Commissie voor de Rijnvaart, verantwoordelijk voor het Rijnvaartpolitierglement
EBA	European Boating Association, samenwerkingsorganisatie van watersporters
EBI	European Boating Industry, samenwerkingsorganisatie van bedrijven uit de pleziervaart en nautische toeristische sector
ECDIS	Electronic Chart Information Display System. Een computersysteem dat het mogelijk maakt om elektronische zeekaarten te bekijken
EU Richtlijn	De basis voor onder meer Nederlandse wetten
ES-TRIN	European Standard Technical Requirements for Inland Navigation vessels, technische voorschriften over onder meer scheepsconstructie, uitrusting, veiligheid en machines
ES-RIS	European Standard voor de Rivier Informatie Services, Europese Standaard voor de rivierinformatiediensten, zoals AIS en ECDIS
ES-QIN	European Standard for Qualifications in Inland Navigation, voorschriften voor beroeps kwalificaties in de binnenvaart, zoals vereisten voor vaarbewijzen
FVEN	Federatie Varend Erfgoed Nederland, samenwerkingsorganisatie van Nederlandse maritieme behoudorganisaties, zoals de onze vereniging
GPS	Global Positioning System, Amerikaans globaal navigatie satellietstelsel
Galileo	Europees globaal navigatie satellietstelsel
HELCOM	Helsinki Commission, een NGO met als doel dat beleid en wetenschap voor Baltische zee/Oostzee is afgestemd
KNWV	Koninklijk Nederlands Watersportverbond
KNMC	Koninklijke Nederlandse Motorboten Club
NGO	Niet-Gouvernementele Organisatie, zoals de EBA en HELCOM
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe. Deze Europese economische commissie van de Verenigde Naties verantwoordelijk voor het CEVNI, de blauwdruk voor ons BPR
VHF	Very High Frequency, een frequentiebereik van de marifoonkanalen voor het ontvangen en zenden
VNM	Verbond Nederlandse Motorbootport