

Commissie vaarbelangen

| | | | |
|-----------|--|-------|--|
| | Jacques Pronk Jan Willem de Koning Theo Huisman Hans Boogert Willem Altena | | Henk Janssen Henk Altink Bram Kruijt Peter Hamelijnck Cees Metselaar |
| | | | |
| onderwerp | Belangenbehartiging Onderwerpen, Standpunten, Actie en Toelichting | datum | 1 februari 2018 |

Algemeen

In de statuten van De Toerzeilers neemt de belangenbehartiging een belangrijke plaats in. De commissie Vaarbelangen speelt hierbij een centrale rol. Zij houdt planologische en andersoortige ontwikkelingen- zowel bij de beleidsvorming als bij de uitvoering- die van invloed zijn op vaargebied en vaargedrag in de gaten en stelt zo nodig actie voor. Zij concentreert zich thans op het behoud en de uitbouw van het landelijke toervaartnet, de zorg voor veiligheid, duurzaamheid en innovatie en de daarmee samenhangende belangenbehartiging.

Toelichting

De Toerzeilers participeren vanaf 1-1-2018 in het bestuur van Waterrecreatie Nederland (WN), de nationale publiek-private koepel. Tezamen met de Hiswa vereniging, Sportvisserij Nederland, de ANWB, het Watersportverbond en het Verbond Nederlandse Motorbootsport vormen De Toerzeilers de groep private leden van WN. De koepel heeft de Toekomstvisie Waterrecreatie 2025 als leidraad en concentreert zich thans op het behoud en de uitbouw van het landelijke toervaartnet, de zorg voor veiligheid, duurzaamheid en innovatie en de daarmee samenhangende belangenbehartiging.

Wij onderscheiden de volgende onderwerpen:

1. Veiligheid
2. Onbelemmerd vaarwater
3. Natuur en Milieu
4. Ontwikkeling toervaartnet met voorzieningen
5. Landschap
6. Betaalbaarheid
7. Ruimtelijke ontwikkelingen
8. Organisatiestructuur van de waterrecreatie.
9. Beperkende regelgeving

In dit document worden deze onderwerpen behandeld door het standpunt weer te geven, welke actie daaruit voortvloeit en een toelichting.

Commissie vaarbelangen

1. Veiligheid.

Standpunt

Vaarregels moeten in VDJS actief gepromoot worden; iedere watersporter- ook niet vaarbewijsplichtig- moet er op een moderne manier kennis mee maken.

Actie

Actief meewerken aan de verdere uitrol van VDJS

In VDJS verband aandacht blijven vragen voor gebruik van de (mobiele) marifoon.

Toelichting

Bevordering van de veiligheid is een eerste prioriteit van De Toerzeilers. Dit betreft zowel de juiste uitrusting afgestemd op het vaarwater als de aanwezigheid van de noodzakelijke kennis. Het vaarbewijs is geen garantie voor een goed vaargedrag, maar is essentieel om je verantwoord op het water te begeven.

Extern is met name het programma Varen Doe Je Samen (VDJS) van belang, dat recent de tweede fase is ingegaan (2015-2020). Centraal staan de knelpunten in het binnenland; het verdient aanbeveling ook die langs de kust op te nemen. De Toerzeilers zijn betrokken bij de projectgroep.

2. Onbelemmerd vaarwater

2.1. Brug- en sluisbediening.

Standpunt

Het is noodzakelijk dat er adequate openingstijden zijn bij brug- en sluisbediening, ook bij spoorbruggen. Na de spits moet er voldoende bedieningstijd zijn om wachtende jachten door te laten. Gelijktijdige doorvaart van beide kanten bevorderen; opstomen bij groen-rood om opening kort te houden. Info over de lichten van beweegbare en gesloten bruggen raadplegen (zie brochure in Varen Doe Je Samen). Geen onnodige inperking.

Actie

Inzetten op goed overleg met Rijkswaterstaat en Prorail. Inbrengen dat het vaarseizoen langer wordt: van 1 maart tot 1 november. Toenemende verkeersdrukte en bezuinigingen leiden tot fricties tussen vaar- en (spoor)weggebruikers.

Toelichting

Toenemende verkeersdrukte en bezuinigingen leiden tot fricties tussen vaar- en (spoor)weggebruikers. De algemene informatievoorziening van Rijkswaterstaat is goed; bij concrete werkzaamheden blijven wij het noodzakelijke, tijdige vooroverleg benadrukken.. Er wordt meer en meer afstandsbediening ingevoerd, welke in principe 24-uurs bediening mogelijk maakt. De ervaringen in Fryslân en Zeeland zijn positief.

2.2 Staande-mast-route

Standpunt

Het moet te allen tijde mogelijk zijn in één etmaal van Amsterdam naar Dordrecht te komen.

Actie

Commissie vaarbelangen

Medewerking verlenen aan “Blauwe Golf”. Het bevordert de doorstroming en dient de veiligheid. Waakzaam blijven!

Toelichting

De enige binnenlandse verbinding tussen Delfzijl en Vlissingen voor zeiljachten met staande mast. Vooral tussen Amsterdam/Haarlem en Gouda zijn er beperkingen en komen er stremmingen voor mede veroorzaakt door de toenemende containervaart.

2.3 Doorvaart windparken op zee

Standpunt

Veilige vaart moet voorop blijven staan. Beperkingen moeten zo veel mogelijk worden ingedamd door regelingen of gedragscodes vast te leggen voor nachtelijke doorvaart en doorvaart bij slecht weer.

Actie

Bevorderen van veilige doorvaart door gescheiden houden van grote en kleine scheepvaart .
Zorgen voor duidelijke communicatie voordat de pilot wordt uitgevoerd.

Betrokken blijven bij de voorgenomen monitoring gedurende twee hoogseizoenen na de start.

Toelichting

In het Nationaal Waterplan/Beleidsnota Noordzee (december 2015) is vastgelegd dat schepen van 24 meter of kleiner met AIS-B en marifoon (basiscertificaat voldoet) de windparken (Gemini-parken uitgezonderd) op zee mogen doorkruisen. Resultaat van lobby Platform Waterrecreatie/Toerzeilers, Watersportverbond/Kustzeilers en Beroepschartervaart. Situatie begin 2018 : nog steeds geen formeel besluit, maar de beslissing om doorvaart en medegebruik toe te laten wordt niet heroverwogen. Er wordt een forse uitbreiding voorzien van de windparken op zee (2024-2030). Ook in het conceptadvies daaromtrent wordt uitgegaan van doorvaart en medegebruik. In dat zelfde advies worden zaken benoemd die nog nadere aandacht behoeven : toelating schepen tot 45 lengte, internationale samenwerking, nachtelijke doorvaart en samenloop doorvaart en medegebruik. Er worden bij het medegebruik bijv. forse ruimtelijke claims gelegd voor zeewierplantages

2.4 MZI's (Mosselzaad invang installaties)

Standpunt.

Vaargeulen moeten te allen tijde veilig kunnen worden gebruikt.

Actie

Bij uitbreiding moet de watersportsector tijdig kunnen inspreken/bezwaar maken.

Toelichting

MZI's worden geplaatst bij (vaar)geulen in Zeeland en op de Waddenzee. Soms liggen ze vlak naast de vaargeul; inmiddels zijn ze alle voorzien van kardinale bebakening.

2.5 Fonteinkruid

Standpunt

Commissie vaarbelangen

Het fonteinkruid moet met alle middelen worden bestreden. Tenminste het maaien van de vaargeulen, vaarroutes en wedstrijd- en oefengebieden. Het centrale deel van het Markermeer moet fonteinkruid vrij blijven en ook geen eilanden. Geen betaling door de sector.

Actie

De handreiking maaien moet worden aangepast : meer dan 10 % van het areaal en meer dan een keer per seizoen.

Waar nodig moet betond worden.

Pleiten voor verdieping zodat het fonteinkruid geen kans krijgt. Zandwinprojecten moeten hierop worden afgestemd.

De groei van waterplanten tot de vooroevers beperken.

Watersport organisaties moeten het maaien faciliteren.

Toelichting

Het water in het Markermeer/IJmeer is helder geworden, waardoor het licht gemakkelijk de fosfaatrijke bodem bereikt met een woekering van fonteinkruid als gevolg. Hetzelfde doet zich voor in de Randmeren. Deze waterplant (een zgn. pioniersgewas) groeit snel naar het oppervlak en vormt daar grote drijfvelden, waarin de recreatievaart vast komt te zitten. Vooral op de Randmeren en het Markermeer langs de Noordhollandse kust (Hoornse Hop) ondervinden jachten enorme overlast. Ook KNRM en Reddingbrigade ervaren hinder. Straks is m.n. Hoorn niet meer bereikbaar! De Minister stelt dat de taak van het Rijk zich beperkt tot het maaien van de vaargeulen voor de beroepsvaart en de specifiek voor de recreatiotoervaart aangewezen geulen. Voor de overige wateren wordt verwezen naar provincies, gemeenten, water- en recreatieschappen en private partijen.

2.6 Baggeren

Standpunt

De jachthavens moeten bereikbaar blijven. Daar waar vaarwateren onder het Basis Recreatie Toervaartnet vallen, moeten de minimale diepten gewaarborgd worden, ook als waterschappen afwijkende normen hanteren

Actie

Het baggerprogramma van Rijkswaterstaat op het Markermeer moet ook ingezet worden om zo snel mogelijk de toegangsgeulen naar de jachthavens op diepte te brengen (zie ook 1.5).

Toelichting

Op vele plaatsen verzamelt zich slib of zand. In Fryslân heeft men de laatste jaren massaal gebaggerd. Het haventje van “De Kreupel verzandt en dit geldt ook voor de kleine waddenhavens (Ameland, Schiermonnikoog en Noordpolderzijk). Het treedt ook op in het Westgat, de toegangsgeul tot Lauwersoog tussen Ameland en Schiermonnikoog.

2.7 Stremmingen en beperkingen bij (water) bouwwerkzaamheden

Standpunt

Duur van een stremming zo kort mogelijk en buiten het vaarseizoen. Excessieve wachttijden vermijden.

Actie

Commissie vaarbelangen

Tijdig vooraf overleg met de verantwoordelijke instanties.

2.8 Knelpunten kruisingen weg-, spoor-, en waterverbindingen

Standpunt

Geen knelpunten bij kruisingen.

Actie

Tweerichtingsverkeer zoals bij de Haringvlietbrug;

Bij bedienen op vaste tijden: aanleg van voldoende wachtsteigers;

“Blauwe Golf” op vaste tijden zoals tussen Middelburg en Vlissingen;

Tunnel of aquaduct bij zeer intensief verkeer;.

Actueel: Amsterdam, Haarlem, Ringvaart A9 en A44 Spoorbrug Weesp Gouwe, Spoorbrug Gouda, Brug Alblasterdam, Ketelbrug A6, Haringvlietbrug

Toekomst: Zeelandbrug, Afsluitdijk A9, Plannen voor bruggen over het IJ

Toelichting

Deze onderwerpen dienen aan de orde te komen in de WN-themagroep vaarwegbelangen, waarin ook De Toerzeilers zijn vertegenwoordigd. Wij beklemtonen waar nodig gewenste maatregelen. Beweegbare bruggen in (snel)wegen, die belangrijke verkeersaders zijn, moeten op termijn vervangen worden door aquaducten. Fryslân geeft hier het goede voorbeeld.

3. Natuur en Milieu

3.1 Beheerplannen Natura 2000

Standpunt

Uitgangspunt is dat in beheerplannen: aan vastgestelde “bestaand gebruik” niet moet worden getornd worden. Flexibiliteit moet ingebouwd worden; onnodige afsluitingen moeten worden voorkomen. Verdere beperkingen van de recreatie zijn niet acceptabel.

Actie

Waar nodig indienen van zienswijzen.

Toelichting

De ontwerp-beheerplannen zijn na lange tijd nagenoeg alle gepubliceerd. Volkerak en Zoommeer ontbreken nog wachtend op de zoet-zout beslissing. Inmiddels is er ook twijfel; de plannen gaan uit van individuele soortbescherming in plaats van het ecologisch gezond maken van gebieden en zijn daardoor te star. Ook het meewegen van andere belangen zoals die van de recreatie, wat is voorgeschreven, schiet tekort.

Speciale aandacht verdient het ontwerp-plan voor het IJsselmeergebied, waarvoor De Toerzeilers een zienswijze hebben ingediend. Het beheerplan voor de Voordelta is vastgesteld en alleszins acceptabel. Ook de plannen voor de Noordzeekustzone, de Waddenzee en de Deltawateren hebben niet geleid tot zienswijzen van De Toerzeilers.

3.2 Gedragscodes

Standpunt

Commissie vaarbelangen

Er zou één landelijke gedragscode moeten komen, met artikelen voor speciale gebieden zoals de Wadden en het IJsselmeer, die het wenselijke gedrag ten opzichte van natuur en milieu voor allen duidelijk maakt!

Actie

Die gedragscode moet dan wijd verspreid worden. VDJS als nationaal programma is het meest geëigend om deze code op te stellen.

Toelichting

Er is een wildgroei aan “gedragscodes” ontstaan. Er zijn formele regels zoals in de wet Natuurbescherming en daarnaast tal van regionale initiatieven (zie Wadden en IJsselmeer als goede en belangrijke voorbeelden). Zelfs jachthavens maken gedragscodes!

Het is daarbij van belang dat provincie en gemeente met hun informatieloket duidelijk maken wat de wet Natuurbescherming en de Omgevingswet voor de recreant betekenen en hoe de gedragscode(s) er op aansluiten. Gedragscodes moeten niet alleen aanbevelingen en standpunten omvatten, maar ook hoffelijk en voorkomend vaargedrag promoten.

Artikel 20 – gebieden

Voor recreanten gesloten natuurgebieden

Standpunt. In een dichtbevolkt land als Nederland moet men uiterst terughoudend omgaan met het instellen van reservaten, die recreanten buitensluiten. Zo mogelijk naar seizoen of gebruiksperiode differentiëren (flexibiliteit; hand-aan-de-kraan principe) .. Dynamische zonering (doorvaart waar het kan, afsluiten waar en wanneer het moet) moet staande praktijk worden. Met de Wadvaarders wordt bepleit dat wadplaten, die bij hoogwater onderlopen, overvaarbaar worden van 3 uur voor tot 3 uur na hoogwater.

3.3 Antifouling

Standpunt

De regelgeving voor plezier- en beroepsvaart moet worden gelijk getrokken. Zwaardere antifouling voor de binnenvaart kan niet verdedigd worden met de stelling dat men meer vaart. Het Nederlandse standpunt moet worden omgedraaid : niet eerst verbieden, maar allereerst zoeken naar andere werkzame oplossingen voor het zoute water. Daarbij vol inzetten op innovatie.

Actie

Verzamel toepassingen en standpunten over een langere periode om te zien wat beklijft.

Toelichting

Vanaf 2018 gaan alle EU-landen met dezelfde criteria werken voor de toelating van aangroeiwerende verven. Er blijft een onderscheid tussen beroeps- en pleziervaart en tussen zoet en zout water. Als gebruikelijk zet Nederland weer een kop op de Europese regelgeving en neemt ook de handhaving mee en maakt daarbij geen onderscheid tussen anti-fouling voor zoet en zout. Met de nadruk op vermindering van koper en biocides in de anti-fouling dreigen de zeilers op zout water het kind van de rekening te worden. Voor zoet water zijn de huidige verven gemiddeld genomen afdoende; in geen dele geldt dit voor het zoute milieu.

Commissie vaarbelangen

Het is verleidelijk voor zout exotische oplossingen voor te stellen (nano, stroom,,siliconen, micro-structuren, epoxy verven etc.) maar adviseer pas als de testperiodes goed uitpakken en de toepassing de hogedrukspuit aan kan. Verzamel toepassingen en standpunten over een langere periode om te zien wat beklijft.

4. Ontwikkeling Basis Recreatie Toervaart Net (BRTN).

4.1 Handhaving Toervaartnet

Standpunt

Toervaartnet moet opgenomen worden in de omgevingsvisies (nationaal en provinciaal) en moet een centraal aandachtspunt blijven.

Actie

WN attenderen op knelpunten in de praktijk.

Bij mogelijke (boven)regionale knelpunten de actuele ontwikkeling volgen, zo nodig in spreken en zienswijzen indienen.

Een blijvend concreet aandachtspunt is het verkrijgen van meer ankerboeien op beschutte plaatsen zoals die bijv. met succes op het Haringvliet worden toegepast.

Toelichting

Door het vervallen van de nationale aanwijzing in een zgn. Planologische Kernbeslissing en het decentralisatiebeleid van de rijksoverheid, was het voortbestaan van het toervaartnet niet meer gegarandeerd. Waterrecreatie Nederland (WN) heeft met 11 provincies convenanten gesloten om het “Basis Recreatie Toervaart Net” (BRTN) te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Op 16 november 2016 is het BRTN officieel getekend door de provincies en de minister van Infrastructuur en Milieu. Door lobby van de voormalige Regiegroep Recreatie & Natuur (RRN) en WN is het toervaartnet (en de wandel- en fietsnetwerken) geborgd in de nieuwe Omgevingswet.

4.2 Vernieuwing van sluizen Den Oever en Kornwerderzand

Standpunt

De stremmingen moeten tot een minimum worden beperkt.

Actie

Gebruik maken van de inspraak mogelijkheden.

De bouw van aquaducten blijven bepleiten.

Toelichting

Vanaf 2017/18 zullen , naast de aanpak van de Afsluitdijk, ook beide schutsluiscomplexen worden versterkt vanwege de voorziene stijging van de zeespiegel. Hier zullen gedeeltelijke en gehele stremmingen uit voortvloeien, meestal in de jaren 2017-2020.

De scheepsbouw in het achterland wil graag een extra grote schutsluis bij Kornwerderzand d.w.z. een verbreding tot 25 meter. Regio en bedrijfsleven hebben daarvoor inmiddels een financieel voorstel gedaan. In de Tweede Kamer is hiervoor brede steun, maar door het niet verkrijgen van de gevraagde EU-subsidie van Euro 27,5 mln. wordt de start van de werkzaamheden ernstig vertraagd.

Commissie vaarbelangen

4.3. Spoorbrug Weesp over de Vecht

Standpunt

Doorvaart moet verzekerd zijn binnen acceptabele tijden.

Actie

Overleg met Prorail over de bedieningstijden moet worden geregeld.

Voor de lange termijn: bij het gemeentebestuur blijven pleiten voor een spoortunnel.

Toelichting

Bediening overdag is voor 2018 nog steeds gegarandeerd, maar met de intensivering van het treinverkeer dreigt een steeds verdere beperking zo niet nagenoeg volledige sluiting.

Zeiljachten met staande mast uit richting Loosdrecht kunnen niet uitwijken via het Amsterdam-Rijnkanaal. Merkwaardig, dat thans in Muiden het grootste aquaduct van Europa is gerealiseerd onder dezelfde Vecht!

5. Landschap.

5.1 Openheid

Standpunt

Openheid handhaven, van essentieel belang voor toerzeilers. Wat de windmolenparken betreft, is de grens in het IJsselmeergebied bereikt.

Toelichting

Door de openheid van Wadden, IJsselmeergebied en Zeeuwse Delta zijn zij een uniek Nationaal of Werelderfgoed. Er zijn nog maar weinig plekken in ons dichtbevolkte land, waar men zulke vergezichten ziet en men de ruimte zo beleeft. Bovendien zijn IJsselmeer en Wadden Natura 2000 gebied. De windmolens rondom het IJsselmeer vormen een 150 meter hoog hek met ernstige horizonvervuiling. 's-Nachts komt daar de aanzienlijke lichtvervuiling bij door de rijen rood knipperende ledlampen. Wat de windmolenparken betreft, is de grens in het IJsselmeergebied bereikt. De Toerzeilers hebben zich met andere natuur- en recreatie-organisaties gekeerd tegen het Windpark Fryslân nabij Makkum. Geen aanpassing na de vele zienswijzen. Tezamen met andere organisaties is beroep aangetekend bij de Raad van State. Reden te meer tegen verdere aanslagen bezwaar te maken.

De Gebiedsagenda IJsselmeer heeft aanleiding gegeven tot vele claims op dit "lege gebied".

De Toerzeilers vinden dat natuur en recreatie centrale prioriteiten moeten blijven.

5.2 Windmolenparken.

Standpunt

Windparken buiten de 12-mijlszone zijn, gezien de Nederlandse verplichtingen, acceptabel en hebben sterk de voorkeur boven grote concentraties in het IJsselmeergebied en de Zuidwestelijke Delta..

Toelichting

Bij de discussie over "Wind op Land" hebben natuur- en recreatie-organisaties gesteld, dat windmolens langs bestaande infrastructuur zoals wegen, kanalen, sluiscomplexen en spoorlijnen moeten worden geplaatst. Of op industrieterreinen. Dit hoeft het landschap niet te

Commissie vaarbelangen

schaden.. Unieke open ruimtes als het IJsselmeer met zijn lange zichtlijnen moeten worden gespaard. Doorvaarbaarheid voor de recreatievaart is inmiddels voor alle parken geregeld behalve voor de verder weg gelegen Gemini parken. Invoering laat nog steeds op zich wachten. Aandacht blijft noodzakelijk; zie ook 1.3

5.3 Lichtvervuiling.

Standpunt

In Natura 2000 gebieden licht- en lawaaibronnen beperken en waar mogelijk afschermen.

Actie

Meewerken aan creatieve oplossingen

Toelichting

Donkere plekken zijn er nauwelijks meer in Nederland. De sterrenhemel verbleekt. Vogels, vleermuizen en vele mensen hebben behoefte aan donkere gebieden.

6. Betaalbaarheid

6.1 Bruggen en sluisen

Standpunt

Geen bruggeld

Toelichting

Bruggen en sluisen beheerd door provincies, gemeenten of waterschappen vragen merendeels passagegeld. Omdat de netto-opbrengsten marginaal zijn in verband met de inningskosten en omdat men watertoerisme wil bevorderen is in Fryslân- in combinatie met de invoering van centrale bediening- het passagegeld afgeschaft.

Het klompje is een weinig efficiënte manier van betalen, niet van deze tijd zeker bij drukke punten. Wij vinden brug- en sluisgelden geen goede zaak. Zie ook vaarbelasting 6.3. Als die geheven worden moet met de pinpas betaald kunnen worden.

6.2 Regionale heffingen.

Standpunt

Geen toeristenbelasting voor vaste ligplaats houders.

Toelichting

Toeristenbelasting en heffingen voor gebruik van watergebieden via vaste en tijdelijke ligplaatsen worden steeds meer gemeengoed. Gebruiksheffingen moeten aantoonbaar en volledig ten goede komen aan de waterrecreatie (bijv. aanlegplaatsen, vuilafvoer e.d.). Een vrijwillige bijdrage zoals gesymboliseerd door het Marrekrite-vaantje, is altijd te prefereren. Veel watersporters zien dit als een erezaak.

6.3 Vaarbelasting.

Standpunt

Geen vaarbelasting, die in de Algemene Middelen van het Rijk verdwijnt. . Invoering van een vaarbijdrage heeft alleen meerwaarde als het gepaard gaat met een meerjarig investeringsplan, dat de gebruiker aantoont hoe en waar de middelen worden besteed.

Commissie vaarbelangen

Toelichting

De OESO heeft in het verleden aanmerking gemaakt op het ontbreken van het doorrekenen van kosten aan de watergebruiker (vaarbelasting). Ook de EU zou de waterdiensten graag belast zien. Duitsland werd als eerste aangesproken, maar won het conflict bij het Europese Hof. Eerdere Nederlandse plannen leden schipbreuk, omdat de inningskosten niet opwogen tegen de toenmaals geschatte opbrengst van circa 100 miljoen (gulden).

Waterrecreatie Nederland is nog steeds doende een bijdrageregeling op te zetten naar het model van de vispas. De gelden zouden door de private watersportsector moeten worden beheerd en gebruikt voor (co)investering in faciliteiten voor de watersport..

7. Ruimtelijke ontwikkelingen.

7.1. Zoet/ zout afvoer in ZW Nederland

Standpunt

Onbelemmerd varen moet zo mogelijk overal kunnen.

Actie

Intensief volgen en recreatievaartbelangen bepleiten waar nodig

Toelichting

De Haringvlietsluizen gaan vanaf 2018 op een kier met als gevolg zout/brak water tot aan Middelharnis. Natuurorganisaties hebben in 2015 13,5 miljoen Euro ontvangen uit het Droomfonds van de Postcodeloterij om aan natuurherstel in het Haringvliet te werken.

Inmiddels zijn op uitgebreide schaal gebieden aangekocht- m.n. op Goeree-Overflakkee- om als natuurgebied te worden ingericht. De Toerzeilers zijn betrokken bij recreatie-plannen.

Daarnaast is het wachten op de definitieve besluitvorming over het weer zout maken van het Volkerak en Zoommeer. De besluitvorming over het getij op de Grevelingen is hiervan los gekoppeld. In 2017 is de Flakkeese spuisluis in de Grevelingendam weer in bedrijf gekomen, waardoor nu aan twee zijden de Grevelingen wordt gevoed met zout water.

Projectontwikkeling in de Grevelingen nabij de Brouwersdam (Brouwerseiland) tast de vaar- en aanlegmogelijkheden aan.

7.2. Verkeerspost Ouddorp.

Standpunt

De bemanning van de vuurtoren moet behouden blijven.

Actie

De gemeente ondersteunen bij het behoud van de bemanning.

Toelichting

Door bezuinigingen bij Rijkswaterstaat dreigt het verdwijnen van de bemanning van de vuurtoren. In dit lastige zeegat tussen de Maasvlakte en Goeree-Overflakkee met veel beroeps- en recreatieverkeer- waaronder sportvissers- blijven “ogen en oren” op de vuurtoren dringend gewenst.

Dit is ook van belang voor de vele (kite)surfers, die aan de zeezijde van de Brouwersdam opereren. Ook voor hen is een wakend oog belangrijk.

Commissie vaarbelangen

7.3. Nieuwe eilanden, moerassen en luwtestructuren

Standpunt

Niet meer eilanden dan de Markerwadden en het industriezandproject bij Gaasterland halve in de ondiepe vooroever

Actie

Het industriezandproject ten zuiden van Gaasterland en de Marker Wadden moeten kritisch worden gevolgd. Licht- en horizonvervuiling beperken

In het kader van de discussie over de Gebiedsagenda IJsselmeer 2050 blijven benadrukken, dat eilanden in het centrale deel van het Markermeer ongewenst zijn.

Streven naar vroegtijdige betrokkenheid bij de planvorming.

Toelichting

Vogeleiland de Kreupel en speciebergingsiland IJsselooog zijn nieuw gemaakte eilanden, die [deels] bezocht kunnen worden en vaak dienen als beschermde ankerplaats; ze zijn gelegen in/ nabij vaarroutes. In reactie op de wijzigingen in het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro) hebben De Toerzeilers in 2016 met succes ingezet op vooroever ontwikkeling, die is gekoppeld aan kust- en dijkversterking en bezwaar gemaakt tegen eilandplannen los daarvan. Ons bezwaar tegen plannen voor luwtestructuren in het Hoornse Hop (2016) heeft er mede toe bijgedragen, dat die zijn ingetrokken. De Toerzeilers verwelkomen de aanleg- en ankermogelijkheden bij de Marker Wadden.

7.4. Waddenzee

Standpunt

Geen toegang beperkende maatregelen.

Actie

Ontwikkelingen volgen via de samenwerking met andere recreatie-organisaties en lettend op het Actieplan Vaarrecreatie Waddenzee, dat een vervolg moet gaan krijgen.

Het initiatief voor Holwerd aan Zee wordt toegejuicht.

De rede van Vlieland vraagt om een proef met ankerboeien (moorings).

Toelichting

Afgezien van de top in het hoogseizoen zijn er voldoende ligplaatsen in jachthavens en die zijn over het algemeen goed uitgerust. De kleinere jachthavens aan de Waddenzee- Ameland en Schiermonnikoog- hebben het vanwege de milieu-eisen moeilijk, maar de problemen bij Schiermonnikoog worden opgelost. Noordpolderzijl is nu slechts toegankelijk bij HW met max. een meter diepgang. In 2018 wordt er een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar een buitendijks spoelmeer. Bij realisatie betekent dit een beter toegankelijke haven. Van veel belang voor de oostgaande wadenvaart.

De Toerzeilers nemen ook deel aan het Toeristisch Overleg Waddenzee (TOW). Hetzelfde geldt voor het kombergingsoverleg getrokken door Staatsbosbeheer.

De Rijksoverheid wil komen tot één beheerder voor het Waddengebied, eigenlijk de Waddenzee. De vaarrecreatie trekt gelijk op met de natuurorganisaties om hun belangen in die ontwikkeling geborgd te krijgen.

Commissie vaarbelangen

7.5. Noordzee.

Standpunt

De belangen van de zeegaande recreatievaart in de kustzones en op populaire routes op de Noordzee moeten verankerd worden in de gebiedsagenda en de Nationale Omgevingsvisie voor de Noordzee

Actie

Samenwerking met het Watersportverbond/Kustzeilers en de sportvissers is van belang. Deelname aan het overleg voor de planvorming zoals de werksessies voor de gebiedsagenda voor de Noordzee.

Toelichting

In 2016, 2017 en 2018 hebben wij deelgenomen aan de Noordzeedagen lattend op de ook hier op te stellen Gebiedsagenda. De Noordzee verwordt tot een industrieel- en transport landschap, waar het dringend gewenst is ook de belangen van de recreatievaart te behartigen. Apart is in 1.3 aandacht besteed aan de doorvaart door de windparken, maar het belang is ruimer. Inmiddels zijn De Toerzeilers aangemerkt als belanghebbende en wordt de vereniging betrokken bij de planvorming.

8. Organisatie Waterrecreatie.

Standpunt

In concrete dossiers altijd oog hebben voor mogelijke samenwerking om de uitwerking van inspraak en zienswijzen zoveel mogelijk te vergroten. In de thema- en regiogroepen de opvattingen van De Toerzeilers pro-actief uitdragen.

Toelichting

Door de toetreding van het Watersportverbond tot Waterrecreatie Nederland (WN) in 2016 heeft de waterrecreatie weer één stem op nationaal niveau gekregen. Door de aansluiting van de Vereniging Nederlandse Motorbootsport (VNM) in 2017 en van De Toerzeilers per 1-1-2018 is daarbij een breed platform ontstaan van private partijen. WN is een publiek-private samenwerking, waarin een sterk verbond van private partijen van veel belang is.

Met de opheffing van het Platform Waterrecreatie en de vorming van het Netwerk Waterrecreatie wordt een sterker accent gelegd op samenwerking in de regio's en bij gekozen thema's tussen relevante bonden en verenigingen. De slagkracht moet niet alleen nationaal maar ook regionaal worden vergroot. Leden van de commissie nemen deel in acht thema- en regiogroepen.

Voor het Waddengebied is een formeel samenwerkingsverband in de maak voor de recreatievaart. Ook enkele andere organisaties (jachthavens Waddeneilanden) zijn aangehaakt. De Toerzeilers participeren actief in dit proces.

9. Beperkende regelgeving

Standpunt

Regelgeving is nodig, maar terughoudendheid is gewenst

Commissie vaarbelangen

9.1 Marcom- B noodzakelijk voor Marifoon DSC (Digital Selective Calling)

Marcom-B eist uitgebreide kennis van alle systemen. Er is een alternatieve route via het Short Range Certificate (SRC), waarvoor in Nederland examen kan worden afgelegd. Het SRC hoeft niet te worden aangemeld bij het Agentschap Telecom maar aanmelding geldt als Marcom-B. Dat geldt ook voor de registratie van de apparatuur, die met het SRC mag worden bediend.

9.2 AIS-B

AIS-B is dringend gewenst naast goede radar reflectoren en actieve radarreflectoren.

Actie

Info en training over marifoongebruik en AIS tijdens de TZ-evenementen voortzetten. Ook training in het gebruik van de jachtradar moet worden bevorderd.

Toelichting Voor de recreatievaart op zee is AIS-B een actief en goed bruikbare instrument. Door drukke scheepvaart op de Noordzee kan het voorkomen, dat de grote vaart de AIS-B weg filtert, omdat de kaart onleesbaar wordt door de vele vaartuigen. Daar de radar altijd aan blijft staan, blijft er aandacht nodig voor goede radarreflectoren. Hier valt nog veel te verbeteren. Actieve reflectoren zijn prima alternatieven.

9.3 Vaartuigregistratie

Standpunt

Geen uiterlijke vaartuigregistratie

Toelichting

De politie geeft aan, dat opsporing van gestolen jachten daardoor verbetert. Dat zal in bepaalde gevallen zeker zo zijn, maar de grootste categorie gestolen vaartuigen zijn speedboten op trailers, die ondanks dubbele registratie zelden worden teruggevonden. Ook vanwege de mogelijke stap naar een vaarbelasting is registratie ongewenst. De registratie van snelle motorboten vinden wij acceptabel. Wij zijn van mening dat naam en thuishaven voldoende identificatie is. Het BPR vereist ook naam en woonplaats te vermelden. Wij adviseren deze gegevens aan de binnenzijde van het schip aan te brengen om misbruik zo veel mogelijk te voorkomen. Eigen registratie als eigendomsbewijs is uiteraard een geheel ander hoofdstuk.

9.4 Verplicht Vaarbewijs met praktijkexamen voor jachten ?

Standpunt

Meer praktijk in het vaarbewijs curriculum inbouwen

Toelichting

Thans is het vaarbewijs verplicht voor vaartuigen langer dan 15 meter of die sneller varen dan 20 km/uur. Ernstige ongelukken worden in veel gevallen veroorzaakt door onoplettendheid, onverantwoordelijk gedrag, onervarenheid met het eigen vaartuig of motorpech.

9.5 Snelvaren,

Commissie vaarbelangen

Standpunt

Op de snelheid van RIB's en andere snel varende boten moet actief worden gehandhaafd.

Toelichting

Met RIB's en andere snelboten [harder dan 20 km/u] wordt in toenemende mate te hard gevaren op het Wad langs plaatranden. Het hiermee gepaard gaand lawaai draagt over het water ver. Snelvaren is alleen toegestaan in de vaargeul. De Toerzeilers participeren in acties naar de politiek om excessen tegen te gaan. Wij constateren dat ondanks positieve uitspraken van de toenmalige minister van I&M er verder weinig voortgang geboekt wordt en gerichte actie achterwege blijft.