

## Commissie vaarbelangen

	Wim Piet v. Erven Dorens Henk JL Janssen		Henk Altink Jan Willem de Koning Bram Kruyt Jacques Pronk
onderwerp	Belangen behartiging Onderwerpen en Standpunten	datum	15 februari 2015

We onderscheiden de volgende doelstellingen:

1. Onbelemmerd vaarwater
2. Ontwikkeling toervaarnet met voorzieningen
3. Beperkende regelgeving
4. Betaalbaarheid
5. Aantrekkelijk Landschap, mooie Natuur en schoon Milieu

### 1. Onbelemmerd Vaarwater

#### 1.1 Handhaving Toervaartnet

Doordat ruimtelijk beleid naar de provincies wordt verplaatst, is het voortbestaan niet meer gegarandeerd. Via Platform Waterrecreatie streven we naar borging van de bestaande BRTN in de nieuwe Omgevingswet of via een aparte AMvB.

**Standpunt:** handhaven en Waterrecreatie Nederland steunen.

#### 1.2. Brug- en Sluisbediening

Door bezuinigingen bij Rijkswaterstaat worden de bedieningstijden bekort. Overigens in goed overleg met de waterrecreatie per Directie Rijkswaterstaat. Anderzijds wordt meer en meer afstandsbediening ingevoerd, die in principe 24-uurs bediening mogelijk maakt.

Spitsuursluitingen (bijv Ketelmeer) komen er meer.

**Standpunt:** Na de spits moet er voldoende bedieningstijd zijn om wachtende jachten door te laten. Opstomen bij groen-rood om opening kort te houden.

#### 1.3 Staande-mast-route

De enige binnenlandse verbinding tussen Delfzijl en Vlissingen voor zeiljachten met vaste mast. Vooral tussen Amsterdam en Rotterdam zijn er plotselinge beperkingen en stremmingen.

**Standpunt:** Het moet te allen tijde mogelijk zijn in één etmaal van Amsterdam naar Dordrecht te komen. Waakzaam blijven!

#### 1.5 Windparken op zee/ IJsselmeer

Via Platform Waterrecreatie streven we naar doorvaarbaarheid voor de recreatie. Komende zomer proeven om Radar, AIS en SAR-operaties te testen. Mogelijk komt er een AIS-verplichting.

**Standpunt:** Windparken worden doorvaarbaar zoals ook in UK en Denemarken.

## Commissie vaarbelangen

### 1.6 MZI's (Mosselzaad invang installaties)

Die worden geplaatst bij (vaar)geulen in Zeeland en op de Waddenzee. Soms liggen ze vlak naast de vaargeul en is de bebakening niet duidelijk.

**Standpunt:** Vaargeulen moeten te allen tijde veilig kunnen worden gebruikt

### 1.7 Fonteinkruid

Door de verbeterde waterkwaliteit (minder fosfaten) is de laatste jaren een woekering van Fonteinkruid ontstaan. 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 Noord-Hollandse kust (Hoornse Hop) ondervinden jachten enorme overlast. Straks is Hoorn niet meer bereikbaar!

**Standpunt:** Er moet gemaaid worden tot kranswieren, die 50 á 60 cm hoog groeien het pioniersgewas verdringen. In de Gouwe is dat blijkbaar al te constateren. Er wordt beperkt gemaaid in de Randmeren vanwege de hoge kosten.

### 1.8 Baggeren

Op vele plaatsen verzamelt zich slib of zand. In Fryslân heeft men de laatste jaren massaal gebaggerd (en met de specie de kaden versterkt). Het haventje van "De Kreupel verzandt.

**Standpunt:** Minimum dieptes volgens BRTN moeten gehandhaafd blijven.

### 1.9 Stremmingen en beperkingen bij (water) bouwwerkzaamheden

Actueel: Harinxmakanaal, Den Oever, Kornwerderzand.

**Standpunt:** Duur van een stremming zo kort mogelijk en buiten het vaarseizoen.

Alternatieven verkennen.

### 1.10 Knelpunten kruisingen weg-, spoor-, en waterverbindingen

Actueel:

- Amsterdam, Haarlem, Ringvaart A9 en A44
- Spoorbrug Weesp
- Gouwe, Spoorbrug Gouda, brug Alblasterdam
- Ketelbrug A6

Toekomst:

- Zeelandbrug
- Hollands Diep brug
- Afsluitdijk A9

**Standpunt:** Mogelijke oplossingen:

- Tweerichtingsverkeer zoals bij spoorbrug Dordrecht
- Bedienen op vaste tijden met wachtsteigers
- Konvoovaart op vaste tijden zoals tussen Middelburg en Vlissingen
- Tunnel of aquaduct bij zeer intens verkeer

Is een taak voor Waterrecreatie Nederland. Beweegbare bruggen in snelwegen, die belangrijke verkeersaders zijn, moeten op termijn vervangen worden door aquaducten.

## 2. Ontwikkeling toervaarnet

Waterrecreatie Nederland zet zich in voor een goed toervaarnet met voorzieningen. Het is van belang om op de verschillende knelpunten als stakeholder deel te nemen aan de actuele ontwikkeling en zo nodig in te spreken.

## Commissie vaarbelangen

### 2.1 Vernieuwbouw van sluizen Den Oever en Kornwerderzand

Vanaf 2017/18 zullen , naast de versterking van de Afsluitdijk, ook beide schutsluiscomplexen worden versterkt tegen de effecten van rijzende zeespiegel. Hier zullen gedeeltelijke en gehele stremmingen uit voortvloeien, meest in de jaren 2017-2020.

De scheepsbouw in het achterland wil graag de schutsluis van Kornwerderzand vergroten. De naviducten vragen grote investering.

**Standpunt** : Door inspraak trachten de stremmingen en de timing daarvan ten gunste beïnvloeden. De bouw van naviducten blijven bepleiten

### 2.2. Spoorbrug Weesp over de Vecht

Bediening overdag is niet meer mogelijk, nu er meer dan 24 treinen per uur passeren.

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

**Standpunt:** Er moet een spoortunnel komen.

### 2.3. Zoet/ zout afvoer in ZW Nederland

Het vigerende plan is om de Haringvlietsluizen op een kier te laten staan; hierdoor meer Rijn/ Maas afvoer maar ook meer zoutindringing. Daarnaast wordt overwogen om via Volkerak en Krammer meer rivierwater via Zeeland te kunnen spuien. Doorlaten in Grevelingendam en Brouwersdam horen dan hierbij. De werken zullen veel bouwhinder veroorzaken maar zullen voora het gehele stromingsregime in ZW NL doen veranderen.

**Standpunt:** Intensief volgen en scheepvaartbelangen bepleiten waar nodig.

### 2.4. Nieuwe eilanden, moerassen en luwtestructuren

Vogel eiland de Kreupel en speciebergings-eiland IJsselooog zijn nieuw gemaakte eilanden, die [deels] bezocht kunnen worden en vaak dienen als beschermde ankerplaats; ze zijn gelegen in/ nabij vaarroutes. Nieuw te bouwen eilanden/ moerassen zoals de Markerwadden etc vormen obstakels in het vaarwater.

**Standpunt:** Alleen acceptabel buiten vaarroutes.

Momenteel zijn er voldoende ligplaatsen in jachthavens en die zijn over het algemeen goed uitgerust. Voor de kleinere jachthavens aan de Waddenzee wordt gestreefd naar verbetering (Noordpolderzijk, Ameland, Schiermonnikoog). Langs de Noordzeekust zouden meer zee jachthavens wenselijk zijn

**Standpunt:** Volgen en inspreken.

## 3. Beperkende regelgeving

Ter wille van de veiligheid is regelgeving nodig. Maar soms willen Overheid of Politiek regelingen invoeren, die niet aantoonbaar bijdragen aan de veiligheid zoals vaartuiregistratie.

### 3.1 Marcom 2-verplichting voor Marifoon DSC en AIS

Marcom 2 eist uitgebreide kennis van alle systemen. Er is een alternatieve route via het Short Range Certificate van de RYA, waarvoor in Nederland examen kan worden afgelegd.

## Commissie vaarbelangen

### 3.2 Verplichte AIS op zee ?

Door drukke scheepvaart op de Noordzee zien we nu al, dat de grote vaart de AIS-B weg filtert, omdat de kaart onleesbaar wordt door de vele vaartuigen. Is het niet beter om actieve radarreflectoren te propageren in plaats van de vele slechte inactieve reflectoren ?

**Standpunt:** Discussie binnen De Toerzeilers nodig over 3.1 en 3.2

### 3.3 Vaartuigregistratie

De politie beweert, dat opsporing van gestolen jachten daardoor verbetert.

Maar de grootste categorie gestolen vaartuigen zijn speedboten op trailers, die ondanks dubbele registratie zelden worden teruggevonden. De werkelijke reden is een eerste kostbare stap naar vaartuigbelasting te betalen door de eigenaars !

**Standpunt:** geen vaartuigregistratie. Naam en thuishaven zijn voldoende identificatie.

### 3.4 Verplicht Vaarbewijs met praktijkexamen voor jachten op hoofdvaarwegen.

Thans verplichting voor vaartuigen langer dan 15 meter of sneller dan 20 Km/uur. Ernstige ongelukken worden in veel gevallen veroorzaakt door onoplettendheid, onverantwoordelijk gedrag, onervarenheid met het eigen vaartuig of motorpech. Niet door een gebrek aan kennis.

**Standpunt:** Acties als “Varen doe je samen”, ”Kijk ook eens achter je” “Houd stuurboordwal” en “Is de tank vol?” zullen meer effect hebben, dan een landelijk praktijkexamen. Bovendien is de handhaving nu al een probleem.

### 3.5 Snelvaren,

Met RIB's en andere snelboten [harder dan 20 km/u] wordt in toenemende mate te hard gevaren op het Wad langs plaatranden; ook in andere recreatieve vaarwateren. Snelvaren is alleen toegestaan in de vaargeul.

**Standpunt :** samen met andere organisaties aandringen op handhaving.

## 4. Betaalbaarheid

**4.1 Bruggen en sluzen** beheerd door provincies, gemeenten of waterschappen vragen merendeels passagegeld. Omdat de opbrengsten marginaal zijn in verband met de inningskosten en omdat men watertoerisme wil bevorderen is in Fryslân in veel gevallen het passagegeld weer afgeschaft. **Standpunt:** Het klompje is een weinig efficiënte manier van betalen, niet van deze tijd zeker bij drukke punten.. **Standpunt:** geen bruggeld, zie vaarbelasting

### 4.2 Regionale heffingen.

We zien reeds Toeristenbelasting en heffingen voor watergebieden via vaste en tijdelijke ligplaatsen. Dit zou hand over hand kunnen gaan toenemen. **Standpunt:** Een inefficiënt systeem van inning, terwijl bovendien de vaste ligplaatshouders het leeuwendeel moeten betalen. Iets anders is een vrijwillige bijdrage met een vaantje, zoals bij de Marekrite . Veel recreanten zien dit als een erezaak.

### 4.3 Vaarbelasting.

De OECD heeft aanmerking gemaakt op het ontbreken van een vaarbelasting in Nederland en Duitsland. Dat zou de markt verstoren. Duitsland wees op de Akte van Mannheim, die vrije onbelaste vaart in het stroomgebied van de Rijn garandeert. Een recente uitspraak van het

## Commissie vaarbelangen

Europese Hof schijnt dit te erkennen. Toch zijn er voorstellen uit de politiek om luxe-jachten te belasten. De Nederlandse Belastingdienst verzet zich tegen belastingen, die minder dan 100 miljoen opbrengen, vanwege de hoge “perceptiekosten”. Waterrecreatie Nederland laat bestuderen hoe een bescheiden bijdrageregeling kan worden opgezet naar het model van de vispas. Waterrecreatie Nederland zou de inkomsten moeten beheren en daaruit subsidies en tegemoetkomingen moeten financieren.

**Standpunt:** Geen Vaarbelasting, die in de Algemene Middelen van het Rijk verdwijnt. Afwachten welk voorstel er komt. Een bijdrage van enkele tientjes per vaartuig lijkt acceptabel, maar afhankelijk van de voorwaarden.

## 5. Landschap

### 5.1 Openheid

van Wadden, IJsselmeergebied en Zeeuwse Delta is een uniek Nationaal of Werelderfgoed. Er zijn nog maar weinig plekken in ons dichtbevolkte Nederland, waar men vergezichten ziet, die ruimte doen beleven. **Standpunt.** Openheid handhaven, Geen IJmeerbrug of -tunnel. Geen windpark in het IJsselmeer of op de Afsluitdijk, dat vanaf de Wadden gezien (Werelderfgoed) de horizon vervuilt. Bovendien Natura 2000 gebied..

### 5.2 Windmolenparken.

De RRN heeft in een “position paper” gesteld, dat windmolens langs bestaande infrastructuur zoals wegen, kanalen en spoorlijnen moeten worden geplaatst. Of op industrieterreinen. Dit komt het landschap zelfs ten goede.

**Standpunt .** Mee eens. Windparken buiten de 12-mijlszone, zoals thans wordt voorgesteld zijn, gezien de Nederlandse verplichtingen, acceptabel, mits doorvaarbaar voor de recreatievaart! IJsselmeer en Wadden uitsluiten wegens Natura 2000.

### 5.3 Lichtvervuiling.

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

**Standpunt.** Windmolenparken, partyboten en viskotters verspreiden licht en lawaai. Horen niet thuis in Natura 2000 –gebieden.

## 6. Natuur en Milieu

### 6.1 Beheerplannen Natura 2000

De concept-beheerplannen zijn na lange tijd nu gepubliceerd. Inmiddels is er ook twijfel; de plannen gaan uit van individuele soorten in plaats van gebieden en zijn daardoor te star. De Tweede Kamer dringt nu aan op spoedige afronding van de beheerplannen. Er is slechts één beheer plan definitief vastgesteld voor de Voordelta, omdat dit een voorwaarde was voor de start van de 2<sup>e</sup> Maasvlakte. Dit Beheerplan is alleszins acceptabel en wordt nu herzien.

**Standpunt.** Voordelta: geen nieuwe verrassingen accepteren. Overige beheerplannen: Eens met het vastgestelde “bestaand gebruik”. Maar verdere beperkingen van de recreatie zijn niet acceptabel. Actief deelnemen aan de inspraak op beheerplannen Natura 2000.

### 6.2 Natuurwet in voorbereiding

## Commissie vaarbelangen

Het ontwerp gaat uit van “Nee-tenzij” net als de beheerplannen voor Natura 2000.

**Standpunt.** Wij prefereren “Ja-mits” als uitgangspunt voor menselijke activiteiten in de beschermde natuurgebieden. Ontwerp zou anders moeten . Steun RRN

### 6.3 Gedragscodes

Er is een wildgroei aan “gedragscodes” ontstaan. Voor elk gebied een andere. Zelfs jachthavens maken gedragscodes! Overheden trachten er met juridische precisie een verordening van te maken, waardoor bij de natuurminnende waterrecreant de boodschap niet meer over komt.

**Standpunt.** Er zou één landelijke gedragscode moeten komen, met artikelen voor speciale gebieden zoals de Wadden, die het wenselijke gedrag ten opzichte van natuur en milieu voor allen duidelijk maakt! Die gedragscode moet dan wijd verspreid worden.

### 6.4 Artikel 20 – gebieden

Voor recreanten gesloten natuurgebieden **Standpunt.** In een dichtbevolkt land moet men uiterst terughoudend omgaan met het instellen van reservaten, die recreanten buitensluiten.

### 6.5 Antifouling

Opnieuw zijn er geluiden om koper in het milieu te verminderen, door het gebruik als antifouling in de recreatievaart te verbieden. Maar hoe schadelijk is de huidige concentratie? En hoe groot is de bijdrage van de waterrecreatie? Als men bedenkt hoe groot het oppervlak van de binnenkant van koperen waterleidingen is, dan valt het onderwateroppervlak van de recreatie daarbij in het niet. Goede alternatieven zijn er nog niet.

**Standpunt.** Verkoop van bepaalde antifouling domweg verbieden is geen aanvaardbare oplossing. Wel meewerken aan het vinden van een betere oplossing.