



Nederland watersportland!
Een leven lang genieten op het water

Orteliuslaan 1041
3528 BE Utrecht
030 307 7500
www.watersportverbond.nl
info@watersportverbond.nl

Gemeente Amsterdam
Programma Varen
t.a.v. secretariaat
Postbus 95089
1090 HB Amsterdam

Datum 1 november 2019

Kenmerk: U47210-060/19
Contactpersoon: Leon Rutten, Regioteam West-Holland, @: leonrutten@hetnet.nl
Betreft: Zienswijze Watersportverbond op de Nota Varen deel 2 van de gemeente Amsterdam.

Geachte mevrouw, geachte heer,

Het Watersportverbond is van mening dat emissieloos varen in Amsterdam voor de watersportverenigingen in Amsterdam, hun leden en de overige watersporters niet binnen de gestelde termijnen haalbaar is.

Wij zien een aantal aspecten die wij in deze zienswijze uitwerken.

Het Watersportverbond bestaat uit én maakt zich sterk voor zo'n 400 aangesloten watersportverenigingen, die meer dan 80.000 leden (recreanten, wedstrijdporters en topsporters) vertegenwoordigen. We ondersteunen onze verenigingen op tal van gebieden. Zo brengen we verenigingsbestuurders meerdere keren per jaar bijeen om kennis en ervaringen uit te wisselen en helpen we met het oplossen van lastige vereniging vraagstukken. We maken kinderen enthousiast voor de watersport, leiden trainers en instructeurs op, en samen zetten we ons ervoor in dat wedstrijdporters kunnen deelnemen aan eigentijdse en goed georganiseerde wedstrijden. Ook maken we ons sterk voor het toegankelijk, betaalbaar en bevaarbaar houden van de 4.400 kilometer aan Nederlandse vaarwegen, en ondersteunen we onze topsporters in hun weg naar het behalen van medailles.

Ruim 25 Amsterdamse watersportverenigingen met samen meer dan 3.500 leden, die hun thuishavens in vrijwel alle stadsdelen hebben, zijn aangesloten bij het Watersportverbond. Veel leden van die watersportverenigingen varen met alle mogelijke vaartuigen door de stad. Dit kan variëren van zeiljachten die gebruik maken van de Staande Mastroute tot kleine recreatievaart met kleine motorboten, roeiboten en kano's. Het Watersportverbond behartigt niet alleen voor die verenigingen en leden hun belangen, maar voor alle watersporters die in en door Amsterdam varen. Want voor hen is de recreatieve watersport gebaat bij beschikbaarheid van voldoende, toegankelijk, veilig en aantrekkelijk vaarwater.

Op de Nota Varen deel 2 kunnen wij veel begrip opbrengen voor het opstellen van een regeling omtrent vaarwegen van de gemeente Amsterdam. Het is van belang om evenwichtige afwegingen te maken tussen de verschillende belangen van bewoners enerzijds en watersporters, in haar diverse verschijningsvormen te weten van recreatieve watersport tot aan passagiersvaart en ondernemers in de waterrecreatie. Wij hebben echter tegen een aantal punten bezwaren.

Punten van bezwaren die wij in de onderstaande volgorde zullen expliceren

Bezwaren tegen het proces tot realisatie van de Nota Varen deel 2	2
Uitzondering op het uitstootvrij varen in 2025	5
Verduurzaming pleziervaart en goederenvervoer	6
Aanscherping vignetbeleid pleziervaart	7
Wat missen wij in deze nota!	8
Onze slotconclusie m.b.t. de Nota Varen 2	9

Bezwaren tegen het proces tot realisatie van de Nota Varen deel 2

De Nota Varen deel 2 is onder andere tot stand gekomen door een stakeholderdialoog passagiersvaart. Volgens het Watersportverbond e.a. heeft een stakeholdersoverleg met pleziervaart, gelijk aan de totstandkoming van nota 1, niet plaatsgevonden. Derhalve is er geen participatie en inbreng geweest van organisaties die belangen van de pleziervaart behartigen, terwijl een groot aantal voorgestelde maatregelen in de Nota verstrekkende wel gevolgen hebben voor de pleziervaart. Ook hebben die organisaties, waaronder het Watersportverbond, geen directe kennisgeving ontvangen over de inspraakprocedure. Deze gang van zaken betreft het Watersportverbond en haar partners.

Niet erkend als stakeholder

Ondanks het verzoek van het Watersportverbond om erkend te worden als stakeholder van de pleziervaart, heeft dit niet geleid tot een vertegenwoordiging van deze sector. Het argument om ons niet te accepteren zou liggen in het feit dat de Stichting pleziervaart Amsterdam onze vertegenwoordiger zou zijn. Dit is een regelrecht misverstand, daar de belangen van deze Stichting niet de belangen vertegenwoordigt van alle watersporters en de watersportverenigingen.

De brief met onze argumenten, verzonden aan het college van B&W en de gemeenteraad

Op 3 oktober 2019 hebben HISWA Vereniging, het Koninklijk Nederlands Watersportverbond en het Nautisch Samenwerkingsverband Amsterdam gezamenlijk een brief naar het College van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad van Amsterdam geschreven om hun zorgen uit te spreken over het feit dat de waterrecreatie sector onvoldoende is gehoord bij het tot stand komen van de Nota Varen 2.

Omdat voor ons de behandeling van deze brief onzeker is hebben wij daarom de inhoud daarvan integraal opgenomen als onderdeel van deze zienswijze.

De waterrecreatie sector is onvoldoende gehoord!

De waterrecreatie sector is (zeer) beperkt betrokken geweest bij de totstandkoming van Nota Varen 1 en Nota Varen 2. De inbreng die er wel vanuit de sector is geweest, is summier meegenomen. Maatregelen die de sector ernstig treffen, zijn mondjesmaat aangepast. Met andere woorden: wij zijn onvoldoende gehoord.

Nota Varen 2 onrijp voor behandeling

Naar ons idee kan de voorliggende Nota Varen 2 niet in behandeling worden genomen als een document dat in samenspraak tussen de gemeente en de gehele waterrecreatie sector tot stand is gekomen. Toch ligt de nieuwe Nota Varen 2 vanaf 24 september ter inzage.

De belangen van 200 watersportbedrijven en 25 watersportverenigingen staan op het spel

De waterrecreatie sector zijn de watersportbedrijven en watersportverenigingen in Amsterdam en de watersporters die zij vertegenwoordigen. De sector bestaat uit zo'n 200 watersportbedrijven in Amsterdam, variërend van jachthavens en vaarscholen enerzijds tot aan botenverkopers en jachtwerven die onderhoud en reparatiewerkzaamheden verrichten anderzijds. Zij bestaat ook uit 25 watersportverenigingen, alle met een jachthaven en actieve leden. Organisaties die de waterrecreatie sector vertegenwoordigen zijn HISWA Vereniging, Watersportverbond en het Nautisch Samenwerkingsverband Amsterdam. Daarnaast bestaat er een stichting Waterrecreatie Nederland, een platform waarbinnen publieke en private partijen binnen de waterrecreatie sport elkaar ontmoeten en standpunten uitwisselen. Deze organisatie is dus geen belangenorganisatie als zodanig, maar vaak wel aanwezig bij gesprekken over de watersport sector in Amsterdam.

Nota Varen 1: De waterrecreatie sector werd in het geheel niet geraadpleegd!

Tot half april 2019(!) is de waterrecreatie sector door de gemeente Amsterdam op geen enkele wijze betrokken bij de totstandkoming van de Nota Varen 1. Tijdens het schrijven van de Nota deel 1 was er wel bestuurlijk en technisch overleg met de reders, verhuurders en de Stichting Pleziervaart Amsterdam. Maar deze partijen zijn niet de gehele waterrecreatie sector zoals hierboven beschreven. De HISWA Vereniging, Watersportverbond en het Nautisch Samenwerkingsverband Amsterdam en de stichting Waterrecreatie Nederland waren niet op de hoogte van deze overleggen en werden niet elk afzonderlijk uitgenodigd. Dat is heel vreemd. Immers, deze laatste genoemde partijen hadden uitgebreid gereageerd (voor de deadline op 23 januari 2019 én iedere organisatie voor zichzelf) op de Nota Varen 1.

De waterrecreatie sector dwingt overleg met de gemeente af

Op 22 maart hebben de HISWA Vereniging, Watersportverbond en het Nautisch Samenwerkingsverband Amsterdam en de stichting Waterrecreatie Nederland de projectleider van het programma Varen aangeschreven met het verzoek om in het vervolg betrokken te worden. Op 15 april daaropvolgend volgde een eerste kennismaking van HISWA Vereniging en het Nautisch Samenwerkingsverband Amsterdam met een aantal leden van het programmateam Varen.

Belofte 'nadere uitwerking in Nota Varen 2' wordt niet nagekomen

Op 18 april jl. hebben HISWA Vereniging en Watersportverbond ingesproken bij de commissie en daar een herhaling gedaan van de punten uit de eerdere zienswijzen.

Vervolgens wordt op 8 mei daaropvolgend de Nota Varen 1 behandeld in de gemeenteraad Amsterdam en vastgesteld. Belangrijk om hierbij te melden is dat de Nota voor wat betreft de ingebrachte punten vanuit de watersport (zienswijzen in januari en inspraak commissie) nauwelijks was aangepast en dat daarbij een belofte werd gedaan dat nadere uitwerking zou volgen in de Nota Varen 2.

Wanneer aan tafel is Bestuurlijk overleg uitsluitend gericht op problematiek reders en verhuurders

Op 22 mei is een eerste overleg met wethouder Dijksma over toekomstige deelname aan het Bestuurlijk Overleg. Op 27 juni is HISWA Vereniging een eerste keer aanwezig. Er is nog geen ruimte gereserveerd op de agenda voor de punten vanuit genoemde 4 waterrecreatie-organisaties. Op de agenda staan uitsluitend onderwerpen die de reders en verhuurders aangaan.

Noodzakelijk technisch overleg is pas mogelijk na toezending nota Varen 2 aan college?!

Omdat de reders via het zgn. technisch overleg - dat naast het bestuurlijk overleg bestaat - veel specifieke informatie hebben kunnen inbrengen, verzoekt de HISWA Vereniging begin juli om een eigen technisch overleg. Op voorstel van de HISWA Vereniging zouden daar ook een afgevaardigde van het Watersportverbond en een afgevaardigde van het Nautisch Samenwerkingsverband aan kunnen deelnemen.

Op 28 augustus jl. krijgt de HISWA Vereniging voor het eerst de kans om tijdens het bestuurlijk overleg een presentatie te geven over de meest knellende maatregelen en mogelijke kansen die zij ziet. Vanwege een agenda met wederom voornamelijk aandacht voor de reders is er echter geen tijd om deze punten te bespreken. En, hoewel er technisch overleg met de 4 waterrecreatie-organisaties is toegezegd, kan dit volgens de projectleiding pas plaatsvinden nadat de Nota Varen 2 aan het college is toegezonden.

Geen tijd voor reactie op concept Nota Varen 2

Op 9 september jl. wordt een extra bestuurlijk overleg ingelast. Nota Varen 2 wordt als strikt vertrouwelijk stuk drie dagen van te voren (en daags voor het weekend) toegezonden. Er is slechts een half uur tijd om reacties en vragen te behandelen.

Hoewel in de nieuwe Nota nu enigszins rekening is gehouden met de knelpunten van de 4 waterrecreatie-organisaties (het emissieloze gebied blijft beperkt tot het centrum en betaald doorvaren is van de baan), worden de grootste problemen niet aangepakt. Zie het kader.

Watersport wordt te duur voor Amsterdammers: ombouw naar elektrisch kost heel veel geld! Het ombouwen van bestaande boten op fossiele brandstoffen naar elektrische aandrijving is een kostbare zaak voor bootbezitters. Naast het gegeven dat niet iedereen uitsluitend in het Amsterdams centrum vaart, (een groot deel vaart ook elders waar mogelijk een sterkere aandrijving nodig is, zoals het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal) is het voor veel (Amsterdamse) watersporters niet weggelegd om de hoge kosten op te brengen. Ombouwen naar elektrisch kost tussen de € 1.000 en de € 40.000 (grote boot). De waterrecreatie sector verwacht dat veel Amsterdamse watersporters zullen stoppen.

Jachthavens zijn niet ingericht voor het massaal elektrisch laden.

Jachthavens dienen hun ligplaatsen geschikt te maken voor het laden van elektrische boten. Dit gaat om forse investeringen om de benodigde elektrische infrastructuur aan te leggen. Het laden van elektrische vaartuigen vraagt om hoge piekspanningen, waarbij al heel snel capaciteitsproblemen ontstaan. De benodigde investeringen (zoals het verzwaren van de hoofdaansluitingen en het aanleggen van zware elektra kabels naar de steigers en ligplaatsen) zijn bijna niet op te brengen voor deze bedrijven en verenigingen. Daar komt bij dat er gelijktijdig afscheid genomen moet worden van vaste ligplaatshouders die gaan opzeggen omdat zij op fossiele brandstoffen blijven varen. Verder zijn er al signalen binnengekomen van banken die geen financiering willen aanbieden vanwege de onzekere vooruitzichten.

Praktische onmogelijkheid voor jachthavens: Amsterdams elektriciteitsnetwerk niet geschikt. Vaak blijkt er een praktische onmogelijkheid in geval het netwerk naar het bedrijf niet geschikt is voor een of meerdere zware aansluitingen. Voor de ondernemer is er dan geen mogelijkheid om voldoende elektrische laadpunten te realiseren. Nieuwe kabels naar de hoofdaansluiting zijn dan nodig en de kosten daarvan (tonnen) worden doorberekend aan de ondernemer en vereniging. Zij kunnen dit niet betalen en kunnen in deze situatie ook geen kant meer uit.

Na deze opsomming van feiten en herhaling van de problematiek in het kader, kunnen wij niet anders concluderen dat door de handelwijze van de gemeente zoals hierboven beschreven, gemeentelijk beleid wordt gemaakt waarbij de waterrecreatiesector verwacht in grote problemen te komen en schade te gaan leiden.

Tot zover onze brief "Nota Varen 2" aan B&W en de Gemeenteraad, in gezamenlijkheid als HISWA Vereniging, het Nautisch Samenwerkingsverband Amsterdam en het Koninklijk Nederlands Watersportverbond opgesteld. Verstuurd op 3 oktober 2019 met als Kenmerk H/20191003001/GK

Uitzondering op het uitstootvrij varen in 2025

Doorgaande vaarroutes

Voor een groot deel van de voorgestelde maatregelen wordt een uitzondering gemaakt voor de doorgaande vaarroutes. Zo worden de belangrijkste noord-zuid routes genoemd (Kostverlorenvaart en de Amstel).

Maar de belangrijkste oost-west verbinding (Zuider-Amstelkanaal en Amstelkanaal) tussen deze noord-zuid routes wordt niet genoemd, terwijl deze wel degelijk onderdeel uitmaakt van het landelijke doorgaande vaarwegennet: de BRTN. In eerdere stukken van de gemeente Amsterdam is de oost-west verbinding wel opgenomen als doorgaande route buiten het grachtengebied.

Verder ontbreekt bij de Amstel het deel van de vaarroute om van het IJ naar de Amstel te komen n.l. via het Oosterdok, de Schippersgracht en de Nieuwe Herengracht.

Voor meer informatie over het BRTN vaarwegennetwerk

www.waterrecreatienederland.nl/kennisbank/brtn-basisvisie/

Voorstel m.b.t. de Veiligheid:

De vaart vanaf de Nieuwe Meer naar de Amstel en omgekeerd, dient in het de voorliggende nota te geschieden via het gevaarlijke IJ, waar (niet emissieloze vaart) het IJ de vaarroute moet oversteken om de Stuurboordwal eis te voldoen.

Door het opnemen van het (Zuider)Amstelkanaal in de routes aangemerkt als vaarweg uitgezonderd voor uitstootvrij varen wordt de onveilige situatie voorkomen.

Het opnemen van de vaarweg van het IJ via het Oosterdok, de Schippersgracht en de Nieuwe Herengracht maakt de Amstelroute compleet.

De Nieuwe Meer

Uit de nota concludeert het Watersportverbond dat de Nieuwe Meer, met de aanliggende wateren die leiden van en naar watersport verenigingen en bedrijven, behoort tot het gebied vaarweg dat uitgezonderd is voor uitstootvrij varen. Indien dit niet zo is dan tekenen we hierbij bezwaar aan.

Grenzen centrum niet volledig benoemd

Voor de pleziervaart gaat de huidige Nota uit van uitstootvrij varen in 2025 en dat dit in eerste instantie alleen geldt voor het stadscentrum.

De grenzen van het centrumgebied zijn in de nota (op de Singelgracht na) niet volledig benoemd, met als gevolg dat het onduidelijk wat de consequenties zijn voor watersportverenigingen en water recreatievaarders aangezien niet alle grachten/vaarten zijn genoemd.

Verduurzaming pleziervaart en goederenvervoer

Verduurzaming: naar emissievrij varen in 2025

Verduurzaming van de pleziervaart is noodzakelijk. Niet alleen in Amsterdam maar in heel Nederland.

De voorgestelde versnelde verduurzaming gaat naar mening van het Watersportverbond te snel. Het transitieproces van de pleziervaart is volgens ons niet haalbaar in de gestelde termijn. De transitie van de pleziervaart vloot is nog niet zover uitgekristalliseerd dat elektrisch varen de norm kan worden. Andere vormen van aandrijving van vaartuigen zoals waterstof worden steeds vaker genoemd. Los daarvan zal de gemeente Amsterdam voldoende fysieke en financiële voorzieningen moeten treffen om de transitie te faciliteren en te stimuleren. De huidige verbrandingsmotoren van de watersport vaartuigen vertegenwoordigen voor de eigenaren een groot kapitaal dat niet zonder financiële tegemoetkoming vervangen kan worden door een uitstootvrije voortstuwing.

Ombouw boten voor de waterrecreatievaarder te kostbaar

Watersport wordt te duur voor Amsterdammers: ombouw naar elektrisch kost heel veel geld! Het ombouwen van bestaande boten van fossiele brandstoffen naar elektrische aandrijving is een kostbare zaak voor bootbezitters. Naast het gegeven dat niet iedereen uitsluitend in het Amsterdams centrum vaart, (een groot deel vaart ook elders waar mogelijk een sterkere aandrijving nodig is, zoals het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal) is het voor veel (Amsterdamse) watersporters niet weggelegd om de hoge kosten op te brengen. Ombouwen naar elektrisch kost tussen de € 1.000 en de € 40.000 (grote boot). De waterrecreatie sector verwacht dat veel Amsterdamse watersporters zullen stoppen. Bovendien zijn deze kosten vaak hoger dan de dagwaarde van de boot.

Jachthavens komen in grote problemen door eis tot massaal elektrisch laden

Jachthavens dienen hun ligplaatsen geschikt te maken voor het laden van elektrische boten. Dit gaat om forse investeringen om de benodigde elektrische infrastructuur aan te leggen. Het laden van elektrische vaartuigen vraagt om hoge piekspanningen, waarbij al heel snel capaciteitsproblemen ontstaan. De benodigde investeringen (zoals het verzwaren van de hoofdaansluitingen en het aanleggen van zware elektra kabels naar de steigers en ligplaatsen) zijn bijna niet op te brengen voor deze bedrijven en verenigingen. Daar komt bij dat er gelijktijdig afscheid genomen moet worden van vaste ligplaatshouders die gaan opzeggen en elders een ligplaats zoeken, omdat zij op fossiele brandstoffen blijven varen. Verder zijn er al signalen binnengekomen van banken die geen financiering willen aanbieden vanwege de onzekere vooruitzichten.

Vaak blijkt er een praktische onmogelijkheid in geval het netwerk naar het bedrijf niet geschikt is voor een of meerdere zware aansluitingen. Voor de ondernemer is er dan geen mogelijkheid om voldoende elektrische laadpunten te realiseren. Nieuwe kabels naar de hoofdaansluiting zijn dan nodig en de kosten daarvan (tonnen) worden doorberekend aan de ondernemer en vereniging. Zij kunnen dit niet betalen en kunnen in deze situatie ook geen kant meer uit.

Veiligheid

Een brandende accu kan, nadat deze is geblust, opnieuw gaan branden. Zelfs nog na enkele dagen. Mocht er brand uitbreken op een elektrisch aangedreven boot, zal er speciaal blusmateriaal aan te pas moeten komen. Hoe garandeer je de veiligheid op plekken waar veel boten bij elkaar liggen zoals in een haven?

Conclusie

Na deze opsomming van feiten en herhaling van de problematiek in het kader, kunnen wij niet anders concluderen dat door de handelwijze van de gemeente zoals hierboven beschreven, gemeentelijk beleid wordt gemaakt waarbij de waterrecreatie sector verwacht in grote problemen te komen en schade te gaan leiden.

Financiële ondersteuning jachthavens bij plaatsing laad infrastructuur

In de nota wordt uitsluitend gesproken over ondersteuning van jachthavens door als gemeente kennis en documentatie te delen, maar zeker niet over financiële ondersteuning. Gezien de enorme financiële consequenties van de transitie naar emissieloos varen voor zowel de verenigingshavens, hun leden als de overige water recreatievaarders is het Watersportverbond van mening dat er sprake moet zijn van een ruime financiële ondersteuning vanuit de overheid.

Laadinfrastructuur ook ten behoeve van de recreatievaart

In de nota wordt gesproken van openbare laadinfrastructuur voor de passagiersvaart. Het Watersportverbond is van mening dat het gebruik ook moet gelden voor de waterrecreatie. Daarnaast vraagt het Watersportverbond zich af of het aantal van 50 stuks toereikend zal zijn.

Aanscherping vignetbeleid pleziervaart

Met de voorgestelde verhoging (tot bijna maximale verdubbeling) van de vignetten voor aanleggen wordt varen in Amsterdam te sterk ontmoedigd. Door de hoogte van het bedrag ontstaat er ongelijkheid in de toegankelijkheid van vaarwater in Amsterdam voor alle inkomensgroepen. Dit is in strijd met Grondrecht 22. 3, het recht op vrijetijdsbesteding. Ook het limiteren van het aantal bezoekers baart ons zorgen en de wijze van handhaving is ons onduidelijk. De doorgaande vaarroutes (het BRTN-netwerk) zijn momenteel gevrijwaard van kosten. Dit moet naar mening van het Watersportverbond in de toekomst ook zo blijven.

Onduidelijke tekst in de nota bij het Type I vignet

De onderstaande tekst uit de nota, Type I Dagvignet voor doorvaren, kan op verschillende manieren worden geïnterpreteerd:

“Pleziervaartuigen die een dag willen doorvaren in Amsterdam hebben een dagvignet nodig. Met dit vignet kan het pleziervaartuig niet aanmeren. Dit vignet is verkrijgbaar tegen kostprijs (€ 15) en heeft een technische levensduur van in ieder geval drie jaar”.

Onduidelijk is of het gaat om 1: de kosten van € 15,00 per eenmalige doorvaart, of 2: de kosten van € 15,00 voor het vignet en vrije doorvaart zonder aanleggen.

Wij verzoeken daarover duidelijkheid.

“Staande mastroute Zuid-Noord vaart”

Bij het varen van de Staande Mastroute van zuid naar noord wordt gedoogd dat na de nachtelijke doorvaart, in de Houthaven overnacht mag worden (je nacht mag afmaken) tot 10 00 uur. Dit voorkomt dat recreatievaarders 's nachts het IJ opgaan en komt de veiligheid ten goede.

We gaan er vanuit deze gedoogsituatie gerespecteerd wordt.

Privacy

Het is onduidelijk hoe de privacy (AGV), is gegarandeerd ten aanzien van het vignet gebruik. Wat doet de gemeente Amsterdam met de verkregen data?

Wat missen wij in deze nota!

De waterrecreatie sector ontbreekt vrijwel volledig in deze nota

Deze nota gaat niet over consequenties voor de waterrecreatie sector, met name niet over watersportverenigingen, hun leden en andere water recreatievaarders en de watersportbedrijven in Amsterdam waar zij gebruik van maken. Zo ontbreken b.v. de consequenties die wel zijn beschreven voor de commerciële havens maar die ook 1 op 1 op zouden moeten gaan voor de verenigingshavens.

Het Watersportverbond verzoekt om dit te herstellen, en zij biedt daarbij de helpende hand.

Sociale aspecten ontbreken

De nota houdt geen rekening met sociale gevolgen van de voorgenomen maatregelen.

Een aantal voorbeelden:

- watersporten is momenteel bereikbaar voor senioren, tot op hoge leeftijd, op voorwaarde dat deze sport betaalbaar blijft. Indien de watersport niet meer betaalbaar is, dreigt deze groep senioren af te haken met als mogelijk gevolg eenzaamheid;
- watersporters met een smalle beurs; voor hen is deze sport nu nog vaak met enig kunst en vliegwerk betaalbaar; onbekend is welke gevolgen de uitwerking van de maatregelen uit de Nota 2 hebben voor deze doelgroep
- jongeren, die nu nog op basis van de huidige onkosten watersport bereikbaar achten; ongekend is of zij in de toekomst als gevolg van de maatregelen uit Nota 2 nog voor deze sport willen kiezen.

Het Watersportverbond verzoekt om deze sociale aspecten in de nota te schrijven, d.w.z. op te nemen.

Begrippenlijst ontbreekt

Het Watersportverbond bepleit de opname van een begrippenlijst in de nota. Dit omdat in de nota op meerdere plaatsen begrippen worden gehanteerd die op meerdere manieren gelezen en uitgelegd kunnen worden. Voorbeelden hiervan zijn:

- Passagiersvaart;
- Recreatievaart;
- Jachthaven;
- Verenigingshaven;
- Pleziervaart (Synoniem of onderscheid maken);
- Voortbewogen op spierkracht.

Wij verzoeken om deze begrippenlijst toe te voegen aan de nota.

Bronvermeldingen en onderbouwingen ontbreken gedeeltelijk

De nota vermeldt geen onderbouwing en bronvermelding van de gebruikte meetgegevens en data zoals ligplaatsen, aantallen en soorten vaartuigen, CO₂, stikstof, fijnstof ed. Daardoor zijn deze niet te verifiëren. De passagiers- en pleziervaart zijn samen verantwoordelijk voor 7% van de stikstofuitstoot en 4% van de fijnstofuitstoot (bron: 'Actieplan Schone Lucht'). Maar in datzelfde 'Actieplan Schone Lucht' staat duidelijk dat de verschillende bronnen niet onderscheiden kunnen worden. Vandaar dat de genoemde percentage niet toegerekend kunnen worden aan de passagiers- en pleziervaart.

Lijst van stakeholders ontbreekt

De lijst van Stakeholders ontbreekt. Daardoor is niet inzichtelijk welke personen en of instanties aan de totstandkoming van deze nota hebben bijgedragen. Bijvoorbeeld de deelnemers aan het bestuurlijk overleg, de deelnemers aan het technisch overleg, en overige overleggen.

Wij verzoeken om deze stakeholderslijst toe te voegen aan de nota.

Onze slotconclusie m.b.t. de Nota Varen 2

Wij komen tot de conclusie dat de nota die voor ons ligt ernstige tekortkomingen heeft waardoor zowel de belangen van zowel watersportverenigingen als individuele waterrecreanten ernstig benadeeld worden en voor te grote financiële lasten komt te staan. Als gevolg daarvan voorziet het Watersportverbond dat de waterrecreatie sector als geheel ernstig schade op loopt. En u zult begrijpen dat wij die de belangenbehartiging van de totale sector hoog in ons vaandel hebben staan, het niet zo ver willen laten komen.

Wij verwachten dat de punten in onze zienswijze zullen leiden tot aanpassing van de Nota Varen voordat hij aangeboden wordt aan de gemeenteraad.

Met vriendelijke groet,



Arno van Gerven,
Directeur Watersportverbond