



NIEUWSBRIEF

Jaargang 2024, nr. 04, juni



De Binnenvaarttafel

Colofon

Jaargang 2024, nr. 3 mei

Verbond Nederlandse Motorbootsport

Hambakenwetering 15, 5231 DD 's Hertogenbosch Tel. +31 85 002 60 10 KvK: 34271006
email: secretariaat@vnm-motorbootsport.nl

Bestuur:

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

Redactieteam:

communicatie@vnm-motorbootsport.nl	Contactpersoon
Eindredactie	Jan de Visser
Redactieleden	Peter Otterspeer Paul van Gendt

Werkgroepen VNM:

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

Werkgroepen VNM

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

Contactpersoon

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

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

Agenda

26 juni	Binnenvaarttafel
03 september	Best. Verg. VNM

Voor meer informatie zie de agenda op de VNM website.

Inhoudsopgave

Van het Bestuur	4
De Binnenvaarttafel.....	5
In uw vereniging de AVG op orde.....	6
HVO100 als alternatief voor fossiele diesel	7
In memoriam	8
Openingstijden en contactgegevens bruggen en sluizen via QR-code	9
Inspraakprocedure uitstootvrij varen Amsterdam	10
Bijzondere botenliften.....	14
Bijzondere botenlift 3.....	14
Bijzondere botenlift 4.....	15
Smart Patrol	16
Persbericht Rijkswaterstaat.....	17
Op omvaarroute van Julianakanaal worden nu ook de Kreekraksluizen onder handen genomen.....	19



Van het Bestuur

U leest nu de 4^e editie (juni) van de VNM-Nieuwsbrief van 2024. In de maanden juli en augustus verschijnt er geen VNM-Nieuwsbrief omdat het bestuur van het VNM het dan wat rustiger aan wil doen om zodoende ook te kunnen genieten van de mooie zomerdagen die er ongetwijfeld gaan komen. Het VNM bestuur wenst al haar relaties een mooie (vaar)zomer.

Verzegeling kraan tussen toilet/vuilwatertank en huiddoorvoer

Op 15 mei 2024 is de klankbord groep toiletlozing weer digitaal bij elkaar geweest. De secretaris van het VNM heeft hieraan deelgenomen in plaats van de wvd voorzitter VNM.

Voor de regeling toiletlozing enz. was er een ontwerp gemaakt waar de Raad van State geen probleem mee heeft maar het ministerie en de minister wel. Er komt nu een maatwerkbeschikking waarin wordt geregeld dat voor de regionale wateren het toezicht wordt neergelegd bij de waterschappen en de handhaving wordt neergelegd bij Rijkswaterstaat. Communicatie hierover volgt nog en de Omgevingswet (het BAL) moet hierop worden aangepast.

Toezicht betekent dat als een medewerker van het waterschap constateert/vermoedt dat er iets mis is met de toiletlozing en vervolgens gaat controleren en constateert dat de verzegeling niet in orde is, dat vervolgens Rijkswaterstaat ingelicht gaat worden die dan gaat handhaven (lees boete opleggen). Een medewerker van het waterschap die toezicht houdt is geen BOA. Om een boete op te leggen moet je minstens een BOA zijn.

Het is nog steeds het streven om de verzegeling in te laten gaan op 01-01-26. De verzegeling gelijk laten ingaan met de registratie pleziervaartuigen zou een hoop dubbel werk schelen maar het zal waarschijnlijk niet lukken omdat het ministerie van J&V nog steeds druk doende is met het zoeken naar een juridische kapstok waaraan de registratie opgehangen kan worden. Bovendien is de scope nog niet helder. Ook gaat bekeken worden of registratie bijdraagt aan de nautische veiligheid. Wellicht gaat het samengaan van de verzegeling met de registratie pleziervaartuigen toch nog lukken.

Bij de rondvraag werd gevraagd hoe het zit met het binnentreden van een schip zonder toestemming door de medewerker van het waterschap. Deze vraag kwam als een verrassing en veroorzaakte een glimlach van het ministerie met de reactie dat er een apart aanwijzingsbesluit zal worden uitgevaardigd om dat te regelen.

De conclusie is dat er ten aanzien van de verzegeling of registratie nog niets concreet is. De volgende vergadering van de klankbordgroep toiletlozing is vastgesteld op woensdag 18 september van 10.00 uur tot 11.30 uur via Teams

De Binnenvaarttafel.

Op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) organiseert het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL) de Binnenvaarttafel. Aan de Binnenvaarttafel werkt een vertegenwoordiging van de binnenvaartsector en de overheid samen om de uitdagingen voor een toekomstbestendige binnenvaartsector in samenhang op te pakken. De Actieagenda toekomst binnenvaart vormt de basis hiervan.

Wat is de actieagenda?

De Rijksoverheid heeft de Actieagenda in overleg met de sector gemaakt. De Actieagenda is een uitwerking in concrete acties van de [Binnenvaartvisie](#), die minister Harbers in november 2022 aan de Tweede Kamer heeft gestuurd.

Wat is het doel van de Binnenvaarttafel?

Het doel van de Binnenvaarttafel is om gezamenlijk de verantwoordelijkheid te dragen voor het uitvoeren van de Actieagenda en de samenwerking te versterken. Dit moet leiden tot concrete afspraken over de vier grote thema's die in de binnenvaartvisie en deze actieagenda aan de orde komen. De thema's zijn: energietransitie, toekomstbestendige vaarwegen, ketenoptimalisatie en digitalisering.

Wat zijn de uitdagingen voor de binnenvaart?

De binnenvaart is een belangrijke vorm van goederenvervoer. In Nederland is de binnenvaart op dit moment verantwoordelijk voor circa 35% van het totale goederenvervoer. De ambitie is om dit aandeel nog verder te vergroten. Een groei van een duurzame binnenvaart kan namelijk bijdragen aan de klimaatopgave en het verminderen van de congestie op de weg en het spoor.

Om een volwaardige rol te kunnen blijven spelen in het mobiliteitssysteem van de toekomst, is het belangrijk dat de sector toekomstbestendig is/wordt. Ook moet ingespeeld worden op de (veranderende) wensen van de klanten van de binnenvaart, zoals optimaal digitaal inzicht in goederenstromen en naadloze overslag naar weg- en spoorvervoer.

Welke werkwijze hanteert de Binnenvaarttafel?

OFL-voorzitter Jeroen de Haas zit de Binnenvaarttafel voor. Het OFL verzorgt het secretariaat. De Binnenvaarttafel komt vier keer per jaar bij elkaar om de uitvoering van de Actieagenda toekomst binnenvaart te bespreken.

[> Bekijk het volledige overzicht met deelnemers aan de Binnenvaarttafel](#)

Zoals op de voorpagina is afgebeeld en u kunt zien via de bovenstaande link is Water Recreatie Nederland de enige partij die de gehele waterrecreatie in Nederland vertegenwoordigt aan de Binnenvaarttafel. Het VNM en de andere organisaties die een bestuurszetel bekleden bij WRN, trachten zoveel mogelijk input mee te geven aan WRN zodat de belangen van de waterrecreatie zo goed mogelijk voor het voetlicht komen aan de Binnenvaarttafel.

In uw vereniging de AVG op orde

Het niet goed omgaan met de persoonsgegevens van de leden van uw vereniging kan verstrekkende gevolgen hebben. Alle organisaties in Nederland dienen dan ook conform de AVG (Algemene Verordening Gegevensverwerking) om te gaan met de persoonsgegevens van hun leden. Verenigingen die het omgaan met persoonsgegevens conform de AVG hebben geregeld doen er goed aan om van tijd tot tijd te bezien of er binnen de vereniging zaken zijn gewijzigd waardoor de AVG binnen een betreffende vereniging niet meer op orde is.

Verenigingen die het omgaan met persoonsgegevens nog niet conform de AVG hebben geregeld worden aangeraden dat met enige voortvarendheid aan te pakken. De meldingen van datalekken houden nog steeds aan. De AP (Autoriteit Persoonsgegevens) kan boetes opleggen die er niet om liegen bij het niet naleven van de AVG.

Het VNM heeft een partner overeenkomst met de stichting AVG. **Daardoor kunnen de participanten van het VNM deelnemen aan het AVG programma van deze stichting met een korting van 70% op de deelname prijs.**

Deelname is eenvoudig via de VNM website (wel eerst even inloggen) te regelen. In het pull down menu Mijn VNM vindt u AVG. Kies dan AVG voor verenigingen. U komt dan terecht op een pagina waar naast enige uitleg ook een link staat die u leidt naar een landingspagina waar u kunt beginnen met het AVG programma.

Als het AVG programma met goed gevolg is doorlopen dan kan het AVG OK vignet aangevraagd worden bij de stichting AVG voor verenigingen. Dat vignet kunt u dan opnemen op de website van uw vereniging. Daarmee toont u aan dat uw vereniging de AVG op orde heeft. Zie ook de website van het VNM



Snel en makkelijk je AVG OK

Je wilt AVG goed regelen maar er niet te veel tijd en geld aan besteden. Hoe zorg je ervoor dat je niets vergeet? Als lid van VNM bieden we jou 70% korting op AVG-Programma. Dit is een stappenplan waarmee je eenvoudig en snel op de juiste manier de AVG-wetgeving kunt implementeren.

Direct starten

Algemene Verordening Gegevensbescherming

HVO100 als alternatief voor fossiele diesel

HVO100 staat voor 'Hydrotreated Vegetable Oil'. De 100 betekent dat de bedoelde brandstof 100% HVO is. HVO wordt, naast de plantaardige oliën, ook geproduceerd uit afval, restoliën en vetten, zoals afgewerkt frituurvet.

Alle grondstoffen die gebruikt worden in de productie van HVO100 is van plantaardige restafval afkomst. De CO₂ die uitgestoten wordt bij de verbranding is reeds vooraf tijdens de groei van deze plantaardige materialen uit de atmosfeer gehaald. HVO100 wordt dus gemaakt van afval en residuen die een alternatieve oplossing bieden aan het gebruik van afval uit de landbouw en hele voedselketen. En dit draagt bij aan de globale aanpak van de circulaire economie. Gemeten naar 'well-to-wheel' is de reductie van CO₂ maar liefst 89 procent.

HVO diesel kan in elke dieselmotor worden bijgetankt. Hij kan zowel zuiver worden gebruikt (100% concentratie), als in elke verhouding met bijvoorbeeld fossiele diesel. Zo bestaat HVO20 uit 20% HVO en 80% fossiele diesel.

Is hernieuwbare diesel zoals HVO100 en biodiesel dezelfde soort brandstof?

Nee. HVO100 en biodiesel zijn twee verschillende brandstoffen. HVO100 gebruikt alleen hernieuwbare, organische grondstoffen, waarvan de leveranciers aan strenge duurzaamheidscriteria voldoen. De bewerking van de grondstoffen verschilt. HVO100 is een plantaardige olie, die wordt gezuiverd en bij hoge temperatuur met waterstof behandeld. Dit geeft hernieuwbare diesel een vergelijkbare chemische samenstelling als gewone diesel.

Biodiesel

Biodiesel wordt geproduceerd op basis van vetzuurmethylester: FAME. De kwaliteit ervan is minder hoog en minder constant. Ook verschilt biodiesel qua samenstelling van zowel gewone als hernieuwbare diesel. Met HVO100 hoeft er dankzij vergelijkbare chemische samenstelling geen extra investering in het wagenpark of extra onderhoud. Biodiesel vergt wél aanpassingen aan de motor en vereist meer onderhoud.

Nadelen van HVO

- Hoewel voor de productie een breder scala aan grondstoffen kan worden gebruikt, zijn de grondstoffen nog altijd beperkt.
- Als het wordt geproduceerd van palmolie of van het afval van de productie van palmolie, kan HVO bijdragen aan ontbossing en hoge CO₂-emissies.
- Hoewel de CO₂-emissie laag is, gaat de emissie van NO_x en fijnstof niet omlaag.
- Momenteel is HVO op de meeste markten duurder dan diesel.

Het Netwerk Waterrecreatie heeft een werkgroep opgestart die zich bezig gaat houden met verkrijgbaarheid en gebruik van HVO100 in de waterrecreatie. Deze werkgroep heeft op 29 april jl. haar eerste vergadering gehad.

<https://www.youtube.com/watch?v=mi1h0Ud4ETA>

In memoriam

In memoriam ing. Johan Dirk van Gelder (*ridder in de Orde van Oranje Nassau*)

John



Op 29 mei j.l. is John overleden. John stond aan de wieg van het VNM. John was één van de bevlogen oprichters van het VNM. Door zijn inzet op het gebied van marketing, communicatie en opzet van het VNM-Handboek is het VNM uitgegroeid tot wat het nu is.

Een organisatie die de belangen behartigt van de watersport en de besturen van de aangesloten verenigingen ondersteunt in hun bestuurswerk.

John was al enige tijd geleden gestopt met zijn inzet voor het VNM omdat zijn gezondheid dat niet meer toeliet. John is het wel en wee van het VNM blijven volgen. Zijn laatste boodschap aan het VNM was "Zorg voor het Handboek"

Het bestuur van het VNM doet haar best om de laatste boodschap van John aan het VNM in te vullen.

Een schip dat achter de horizon verdwijnt is niet weg, je ziet het niet meer.

Openingstijden en contactgegevens bruggen en sluisen via QR-code

De openingstijden van bruggen en sluisen in Noord-Holland staan vanaf half mei op informatieborden met een QR-code. Ook de contactinformatie wordt voortaan digitaal aangeboden, omdat de informatie op traditionele borden vaak achterhaald is. Dit komt ten dele doordat de provincie overgaat op centrale bediening.

Tessa Heerschop Noord-Holland, 07 mei 2024, 07:35



Vanaf half mei verwijst de QR-code naar de juiste contactinformatie bij bruggen en sluisen in Noord-Holland. Foto Provincie Noord-Holland

De QR-code leidt naar vaarweginformatie.nl van Rijkswaterstaat. Onder het kopje 'identificatie' staan de belangrijkste kenmerken van de brug of sluis. Bij 'berichten' worden werkzaamheden aangekondigd. Op een breed scherm, zoals een computer en tablet, staat de informatie per brug onder elkaar. Op een smartphone wordt dit zichtbaar door het aanklikken van een uitklapmenu rechtsboven in het scherm.

Routeadvies

De provincie Noord-Holland raadt aan gebruik te maken van een [digitale vaargids](#). Daarin worden storingen gemeld en kunnen automatisch openingsverzoeken ingediend worden voor een vlotte doorvaart. Hoe meer schippers een digitale vaargids gebruiken, hoe efficiënter er gevaren kan worden. Er ontstaat dan sneller een konvooi van schippers die de brug in één keer passeren, in plaats van iedere boot apart op een ander tijdstip. Dit heet voor de beleidsmakers het brugmanagementsysteem. Voor de (plezier)vaart staat het bekend als [Varen op de Blauwe Golf](#).

In het vaarwegennet van Noord-Holland liggen in totaal 285 beweegbare bruggen en sluisen. Hiervan liggen er 130 in een belangrijke vaarweg. Inmiddels zijn 56 bruggen en sluisen aangesloten op het brugmanagementsysteem in de regio Alkmaar, Amsterdam, Haarlem, Haarlemmermeer, Purmerend en Zaanstad.

Inspraakprocedure uitstootvrij varen Amsterdam

Tot en met 10 juni heeft er een inspraak procedure gelopen omtrent uitstootvrij varen door Amsterdam. De gemeente Amsterdam heeft het beleidsvoornemen voor instelling van een uitstootvrije zone voor pleziervaartuigen in het centrumgebied van Amsterdam per 01-01-2025.

Iedereen is tot 10 juni 2025 in de gelegenheid geweest om online te reageren op dat beleidsvoornemen.

Waterrecreatie Nederland, waarin het VNM een bestuurszetel bekleedt, heeft een gezamenlijk reactie vanuit de waterrecreatiesector ingediend. Zie de tekst onder logo's

Maar informatie over de inspraak procedure kunt vinden op onderstaande link.

<https://www.amsterdam.nl/verkeer-vervoer/varen-amsterdam/elektrisch-varen/inspraak-invoering-uitstootvrije-zone/>



Van:

Waterrecreatie Nederland
Koningskade 40
2596 AA Den Haag

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam t.a.v. Ruimte en Duurzaamheid, Team
Uitstootvrije Mobiliteit
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

7 juni 2024, Den Haag

Onderwerp: Zienswijze Waterrecreatie Nederland alsmede namens Nederlandse Vereniging van Toerzeilers, Verbond Nederlandse Motorbootsport, Hiswa-Recron op het Beleidsvoornemen instelling uitstootvrije zone voor pleziervaartuigen in 2025

Ons kenmerk: WRN/BRTN7624a,

Onze contactpersoon: Erik van der Stouwe, projectleider BRTN/SMR bij Waterrecreatie Nederland

Geacht college,

Hierbij ontvangt u de zienswijze van Waterrecreatie Nederland op het Beleidsvoornemen instelling uitstootvrije zone voor pleziervaartuigen in 2025. Deze reactie wordt mede ingediend namens onze partners in deze: *De Vereniging Toerzeilers, Verbond Nederlandse Motorbootsport en Hiswa-Recron*

Als gezamenlijke partijen uit de waterrecreatiesector zijn wij zeker van mening dat ook wij dienen bij te dragen aan de energietransitie. En zien daarin bijdrage vanuit de ontwikkeling van een emissievrije recreatievloot. Dat naast andere initiatieven uit de sector al bijdragen aan een duurzame waterrecreatie.

Echter de snelheid van beleid naar het beoogde transitiedoel – *uitstootvrij varen in Amsterdam* – gaat ons als belangenpartijen uit de recreatievaartsector een stap te snel.

Wij hechten grote waarde aan een reëel perspectief voor onze leden en aangesloten bedrijven. Met andere woorden het voorgenomen beleid moet voor de waterrecreant en voor de bedrijven actief in waterrecreatiesector haalbaar en betaalbaar zijn. De snelheid waarop dit beleidsvoornemen moet worden ingevoerd baart ons zorgen.

Het voornemen zal leiden tot hoge kosten voor alle partijen aan ons verbonden. Jachthavens zullen grote investeringen moeten doen om voldoende laadvoorzieningen aan te kunnen leggen. De bootbezitter wordt, wanneer ze in de uitstootvrije zone een ligplaats heeft of in en door deze zone wil en vooral moet varen, met hoge kosten geconfronteerd. Ook voor de vignetten, die nodig zijn om überhaupt te mogen varen en te kunnen recreëren op het water hebben zeer nadelige bijeffecten. Bootbezitters zullen hun boot weg doen, in een gering aantal gevallen kiezen voor een uitstootvrij aandrijving of vertrekken gewoon, bij het laatste worden de jachthavens extra getroffen. Zij worden “verplicht” te investeren in een onzekere ontwikkeling van de vlootomvang. En in een tijd waarop de benodigde verzwaaring van hun aansluitingen op het elektriciteitsnet niet of nauwelijks mogelijk zijn. Maar ook veiligheid op het water komt in het geding.

Tijd en geld, gelijkheid en veiligheid zijn voor ons de onderliggende redenen om tegen dit beleidsvoornemen te ageren. Het voornemen in de huidige vorm met bijbehorende timings is ongewenst en onacceptabel. De genoemde thema’s zullen we hieronder uiteenzetten;

Tijd en geld:

Een belangrijke redenen om te pleiten voor een langere overgangstermijn is dat voor jachthavens er onvoldoende mogelijkheden zijn en tijd is om voldoende laadvoorzieningen te realiseren. Vanwege de hoge investeringen en grote onzekerheid over de rentabiliteit ervan, maar vooral ook omdat het voor veel ondernemers ongewis is of de capaciteit op het stroomnet wel voldoende is. Verzwaaring van het elektriciteitsnet op korte termijn niet wordt voorzien.

Voor de botenbezitter is ombouwen van hun vaartuig dikwijls technisch niet mogelijk. Of de benodigde investering voor een ombouw naar emissievrij staat in geen verhouding tot de waarde van het vaartuig. En wil men overgaan op een nieuw emissievrij vorm van aandrijving is het aantal gespecialiseerde bedrijven die dit kunnen verzorgen nog beperkt.

Het binnen enkele jaren overzetten van de recreatievloot naar emissievrij is een utopie. Het kan en gaat zeker niet zo snel als op de weg. Onder meer de belasting en aantal vaar- c.q. draaiuren zorgen voor een langere levensduur van een boot en haar aandrijving. Bij vervanging rijst daarom de vraag: *“hoe duurzaam het is om een goed lopende motor in een keer af te schrijven”*.

Gelijkheid:

Het beleidsvoornemen werkt oneerlijke concurrentie tussen de gemeente en de jachthavens c buiten de uitstootvrije zone in de hand. Deze havens worden min of meer gedwongen grote investeringen te doen, waarbij het vraag is of ze dit kunnen dragen. Maar de gemeente kan in dit voorgenomen beleid binnen de zone langer ligplaatsen verhuren aan vignethouders met een langere termijn om over te gaan op emissievrij varen. De gemeente kan haar kosten over meer jaren verdelen en dus geleidelijk invoeren. Dit werkt ongelijkheid tussen

booteigenaren in de hand, maar vooral ook tussen plekken waar ligplaatsen worden verhuurd, door commerciële aanbieders of verenigingen. Er is sprake van oneerlijke concurrentie.

Veiligheid:

Het voornemen om emissievrije zones in te stellen, maar ook de invoering van het Binnenhavengeldvignetten (BHG) zal naar onze stellige overtuiging leiden tot een verschuiving in het vaargebied en vaargedrag. Als ondertekenden partijen hebben we de veiligheid op het water hoog in het vaandel en participeren we allen in het “veilig varen” programma *Varen doe je Samen*. Een landelijk programma wat breed gedragen wordt door overheden en de beroeps- en recreatievaartsector. Het veranderende beleid zal een verdringingseffect hebben. Er zal meer gevaren worden buiten de emissievrije zones. Het zal buiten de zones drukker worden met alle gevolgen van dien. Een belangrijk ongewenst effect zal zijn dat recreatievaart en beroepsvaart letterlijk meer in elkaars vaarwater komt te zitten. Jarelang is de inzet vanuit alle deelnemers, waaronder ook Rijkswaterstaat en Port of Amsterdam, in dit veiligheidsprogramma geweest om recreatievaart en beroepsvaart zoveel mogelijk te scheiden. Met dit beleidsvoornemen zullen de goede stappen, die hier ten behoeve van het vergroten van de veiligheid op het water, voor een groot deel te niet worden gedaan.

Wij verzoeken het college, gezien de benoemde bezwaren en ongewenste neveneffecten die de uitvoering van dit beleid zal geven, om in haar beleidsvoornemen meer ruimte te creëren voor een reële overgangstermijn en overgangsregeling. We zien deze termijn en regeling graag tot stand komen met een verdere consultatie van de recreatievaartsector en in samenspraak met deze sector. En tot slot verzoeken wij u, gezien de grote impact van het voorgenomen collegebesluit, dit beleidsvoornemen *we!* ter behandeling te geven aan uw gemeenteraad.

Namens De Vereniging Toerzeilers, Verbond Nederlandse Motorbootsport, Hiswa-Recron en Waterrecreatie Nederland,

Met vriendelijke groet,



H.J. van der Stouwe

Projectleider Waterrecreatie Nederland

Een bestuurslid van een participant van het VNM heeft ook een reactie ingestuurd. Deze reactie vind u hieronder.

Ik begrijp dat de Gemeente Amsterdam Uitstootvrije Mobiliteit hoog in het vaandel heeft staan. Maakt u echter met betrekking tot de doorvaartroutes geen grote denkfout? Zie mijn opmerkingen.

Mijn opmerkingen betreffen de Amstelroute vanaf 1 januari 2025.

1. Het met ingang van 1 januari 2025 geplande uitstootvrije traject van de al gedurende ontelbare jaren gebruikte Amstelroute gaat via De Zwanenburgwal en Oude Schans naar het Oosterdok. Dit traject heeft beweegbare bruggen met brughoogten van respectievelijk 3,10 meter, 2,90 meter, 3,10 meter en 3,24 meter.

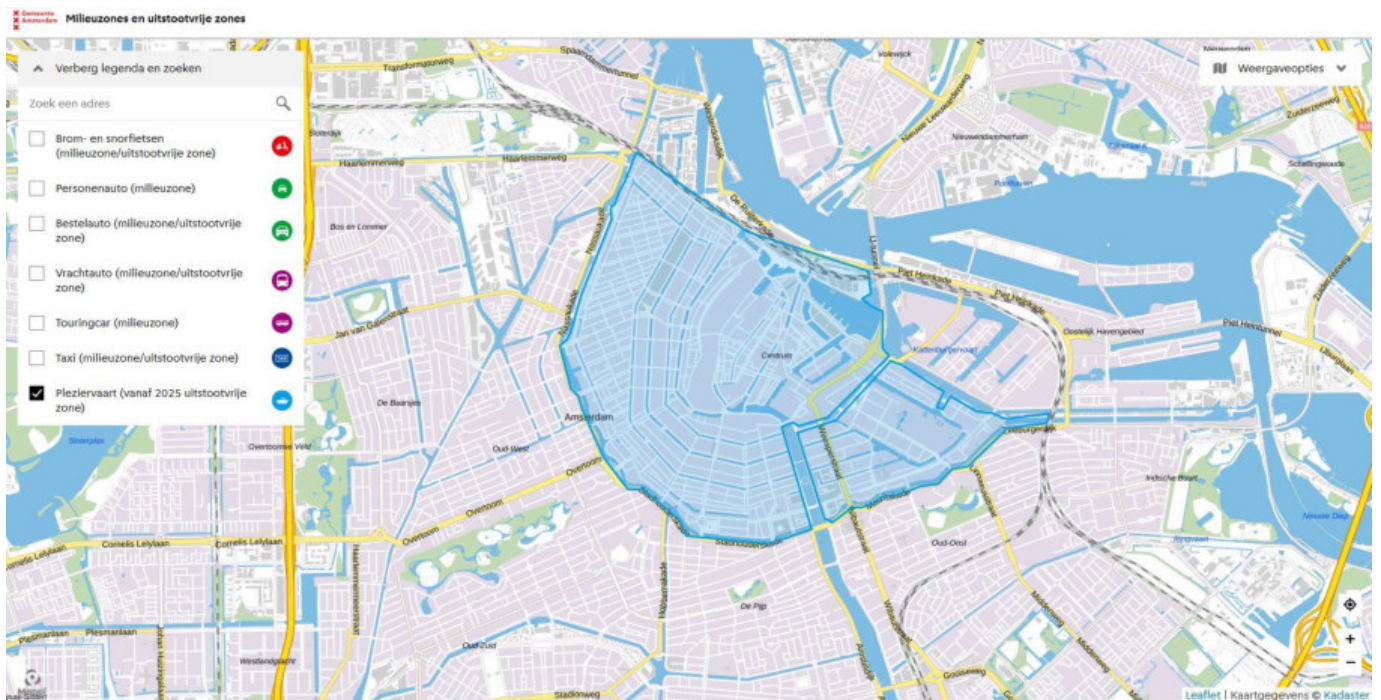
- De vanaf 1 januari 2025 te varen Amstelroute route voor niet-uitstootvrije schepen is het traject Nieuwe Herengracht en Schippersgracht naar het Oosterdok. Dit is een traject met beweegbare bruggen met brughoogten van respectievelijk 2,40 meter, 2,50 meter, 2,50 meter, 2,46 meter, 2,46 meter en 3 meter.
- Realiseert u zich, dat er zeer veel jachtjes een doorvaarthoogte hebben van 2,60 meter tot 2,90 meter. Al deze watersporters kunnen momenteel zonder brugopeningen en zonder hinder voor het wegverkeer vanaf de Amstel via de Zwanenburgwal en Oude Schans naar het Oosterdok en v.v. varen. Vanaf 1 januari 2025 zijn al deze jachtjes gedwongen om van de Amstel via het traject Nieuwe Herengracht en Schippersgracht naar het Oosterdok en v.v. te varen. Per doorvaart zijn er voor deze

jachtjes **VIJF** brugopeningen vereist ten opzicht van **NUL** openingen via de Zwanenburgwal en Oude Schans.

- Uit het door u gepubliceerde TNO onderzoek van 27-02-2024 blijkt, dat de pleziervaart in Amsterdam binnen alle verkeersstromen over de weg en het water slechts verantwoordelijk is voor een zeer beperkte emissies. Te weten: 0,15% CO₂; 0,9% PM₁₀; 0,5% NO_x en 2,3% PM₂₅.

Op basis van bovenstaande feiten lijkt het mij onwenselijk en onverantwoord om het wegverkeer dusdanig veel hinder te bezorgen die de onder punt 2 genoemde vele brugopeningen met zich mee zullen brengen ten opzichte van de vrijwel naastgelegen onder punt 1 genoemde route.

Ik vraag u om uw standpunten, op basis van bovenstaande argumenten, te herzien.



Bijzondere botenliften

In het vrij vlakke Nederland zijn er, als het gaat om het overwinnen van hoogteverschillen in vaarwegen, geen spectaculaire voorzieningen nodig. Ook het overdragen van schepen van het ene vaargebied naar het andere vaargebied blijft in Nederland beperkt tot een aantal overdraagplaatsen voor kano's.

In andere delen van de wereld wordt iets anders omgegaan als het gaat om het overwinnen van hoogteverschillen of het overdragen schepen. Daarvan hieronder weer een paar voorbeelden ter leering ende vermaeck.

Bijzondere botenlift 3

Op 55 kilometer ten noorden van Berlijn bevindt zich de Niederfinow botenlift. Een lift van 14000 ton waarmee voor schepen tot 1000 ton een hoogteverschil van 36 meter wordt overwonnen. Dat hoogteverschil wordt overwonnen in slechts 5 minuten. Deze botenlift is gebouwd in 1934. Het is de oudste nog steeds operationele botenlift in Duitsland. Daarnaast wordt nu de



Niederfinow Nord botenlift gebouwd parallel aan de bestaande botenlift. Het is de bedoeling dat de Niederfinow Nord botenlift de oude lift in 2025 vervangt. Deze botenlift maakt een vaarweg mogelijk van Berlijn naar de Baltische zee.

Let eens op de bijzondere veiligheidsvoorziening die is aangebracht voor het geval de bak waarin de boten drijven lek raakt en de balans tussen de bak en de contragewichten wordt verstoord. Zonder die veiligheidsvoorziening zou bij een lekkage van de bak, de bak als een raket omhoog schieten.

Hieronder de link naar de film op Youtube. Veel kijkplezier

https://www.youtube.com/watch?v=qAPP4_u-7CM

Bijzondere botenlift 4

Het Elblag kanaal in Polen (in het Pools Kanal Elbląski). Het te overwinnen hoogte verschil is hier 99,5 meter over een afstand van 10 kilometer. Dat gebeurt met 5 botenliften waarop op de schepen op wagens over het land worden getransporteerd, uitgevoerd als een funicular die wordt aangedreven door waterkracht.

Een funicular is een kabelspoorweg op een helling gekarakteriseerd door twee karren die elkaar in balans houden, permanent vastgemaakt aan beide uiteinden van de kabel. Hulrails in het onderwatergebied zorgen ervoor dat de schepen horizontaal uit het water worden getild. Hiervoor zijn de wielen voorzien van twee loopvlakken.

Het Elblag kanaal is gebouwd van 1844 tot 1860 in het toenmalig koninkrijk Pruisen en is nu deel van Warmian-Masurian Volvodeship in Polen. Het kanaal verbindt de steden Elbląg, Ostróda en Iława.

In de Youtube video ziet u de hellende vlakken Kanthen (Kały) met 18 meter hoogte verschil en Buchwalde (Buczyniec) met 21,5 meterhoogte verschil. Opvallend is dat de passagiers tijdens het overbrengen op het schip blijven.

Hieronder de link naar de film op Youtube. Veel kijkplezier

<https://www.youtube.com/watch?v=PyavKZcN1t0>



Smart Patrol

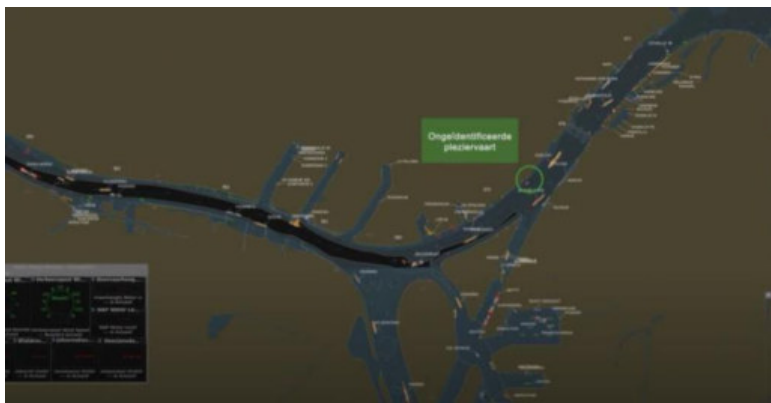
RWS Innovatieprogramma scheepvaart

Onderdeel van het programma is het **Radarbeeld ongelabelde vaart delen** vaarweggebruikers zonder AIS, maar wel zichtbaar met walradarstations, zichtbaar maken voor de beroepsvaart

Binnenvaartschepen zijn goed zichtbaar op digitale kaarten door AIS en radars. Recreatievaartuigen zonder AIS zijn niet altijd goed zichtbaar, zelfs niet op radar. In VTS-sectoren geeft de operator regelmatig de posities van deze vaartuigen aan de beroepsvaart. Smart Patrol en het RWS-Datalab onderzoeken of de pleziervaart zonder AIS zichtbaar gemaakt kan worden voor de beroepsvaart.



Een binnenvaartschip in de mist



Huidige AIS beeld zonder pleziervaart

sneller duidelijk waar een recreant vaart.

Proef op de Waal

Live-test radarbeelden delen

Voor 2024 staat er een PoC (Proof of Concept) gepland op de Waal bij Tiel. Tijdens deze proef wordt onderzocht hoe vaarweggebruikers zonder AIS, maar wel zichtbaar met walradarstations, digitaal zichtbaar gemaakt kunnen worden voor de beroepsvaart.

Dit zou de veiligheid en de verkeersdoorstroming op de Waal kunnen verbeteren. Er wordt getest of de data betrouwbaar en bruikbaar is voor de schippers.

Ambitie

Vaarweggebruikers zonder AIS zichtbaar maken

Er wordt onderzocht of **pleziervaart zonder AIS, toch zichtbaar gemaakt kan worden vaarweggebruikers**. Recreanten zonder AIS zijn vaak wel zichtbaar op de radar-walstations van Rijkswaterstaat. RWS onderzoekt of de beschikbare data kunnen omzetten in informatie voor de beroepsvaart. Hierdoor is voor de schipper

Persbericht Rijkswaterstaat

.....

Baggeren Julianakanaal als voorbereiding op herstart verruimingswerkzaamheden

Stremming van het kanaal vanaf 12 augustus

Rijkswaterstaat is voornemens om vanaf maandag 12 augustus het Julianakanaal te stremmen tussen Berg en Sluis Born om het verruimingsproject af te kunnen maken. Verwachting is dat dan al afdoende aan de randvoorwaarden wordt voldaan om te kunnen starten. Eerder dit voorjaar werd het besluit genomen om de al geplande verbreding en verdieping van de laatste kilometers vaarweg in een gestremd en drooggezet kanaal uit te voeren. Direct daarna zijn Rijkswaterstaat en bouwpartner Van den Herik gestart met de uitwerking van een werkplan. In aanloop naar de stremming voeren we de komende weken al diverse werkzaamheden uit zoals de aanvoer van stenen, het inrichten van het werkerrein en het baggeren van het kanaal ter hoogte van sluis Born.

Op de kanaalbodem ter hoogte van sluis Born is een dikke laag slib aanwezig. Om het slib te verwijderen starten we maandag 10 juni met baggerwerkzaamheden. Scheepvaart blijft mogelijk en kan het drijvende werkponton met een aangepaste snelheid passeren. Door dit slib nu al te verwijderen, wordt het verdiepen straks makkelijker. Ook de aanvoer van materialen is in volle gang om zo goed mogelijk voorbereid de stremmingsperiode in te gaan.

Stremmingsperiode

Met dit soort voorbereidingen willen Van den Herik en Rijkswaterstaat de uitvoeringsperiode, en dus de stremming, zo kort mogelijk houden. Tijdens de hele uitvoeringsperiode zijn we afhankelijk van de weerssituatie en de beschikbaarheid van mens en materieel (wat in de huidige markt al enige tijd een uitdaging is). Door het werk al in de (naar verwachting) drogere zomerperiode te starten, zijn de omstandigheden het gunstigst om de doorlooptijd zo kort mogelijk te laten zijn. Hiermee geven we invulling aan de indringende wens van de omgeving. Daarnaast beëindigen we dan ook eerder de huidige onveilige situatie met de kapotte bouwkuip en het weglekken van kanaalwater naar de natuur in de nabije omgeving.

Intensief overleg met omgeving

Over de uitvoeringsperiode, de omvaarroutes en de hinder vindt regelmatig overleg plaats met betrokken partners die voor hun bedrijfsvoering vaak gebruikmaken van de vaarweg. Zij zullen gedurende een langere periode hinder ervaren door deze stremming. We realiseren ons dat de zorgen van het bedrijfsleven, de scheepvaart en de verladers over de beoogde stremming per 12 augustus nog niet volledig zijn weggenomen. Voor de verdere beheersing van een aantal risico's is nog nader overleg gepland. Er zijn ook nog vragen over de compensatieregeling. We blijven intensief met de omgeving in gesprek om de zorgen in de periode tot de stremming zoveel mogelijk weg te nemen.

Ook met omwonenden wordt het overleg intensiever nu de werkzaamheden weer beginnen. Deze zomer worden er twee informatiebijeenkomsten gepland om hen over de werkzaamheden te informeren.

Vaarweg met grotere capaciteit

Het Julianakanaal wordt verbreed voor de scheepvaart. Om dat mogelijk te maken zijn er eerder al diverse werkzaamheden met succes uitgevoerd. Bij de verruiming van het gedeelte tussen Berg en Obbicht, het laatste stuk dat nog op de planning stond, werd gebruikgemaakt van een bouwkuip die de scheepvaart via een smalle strook kon passeren. Door de bodemgesteldheid van het kanaal op dit traject is de bouwkuip bezweken en zijn de verruimingswerkzaamheden vorig jaar gestaakt. Met deze doorstart wordt de verbreding alsnog afgemaakt en kan het watergebonden bedrijfsleven en de scheepvaartbranche in de toekomst profiteren van een vaarweg met grotere capaciteit.

Mededeling aan redacties (niet voor publicatie):

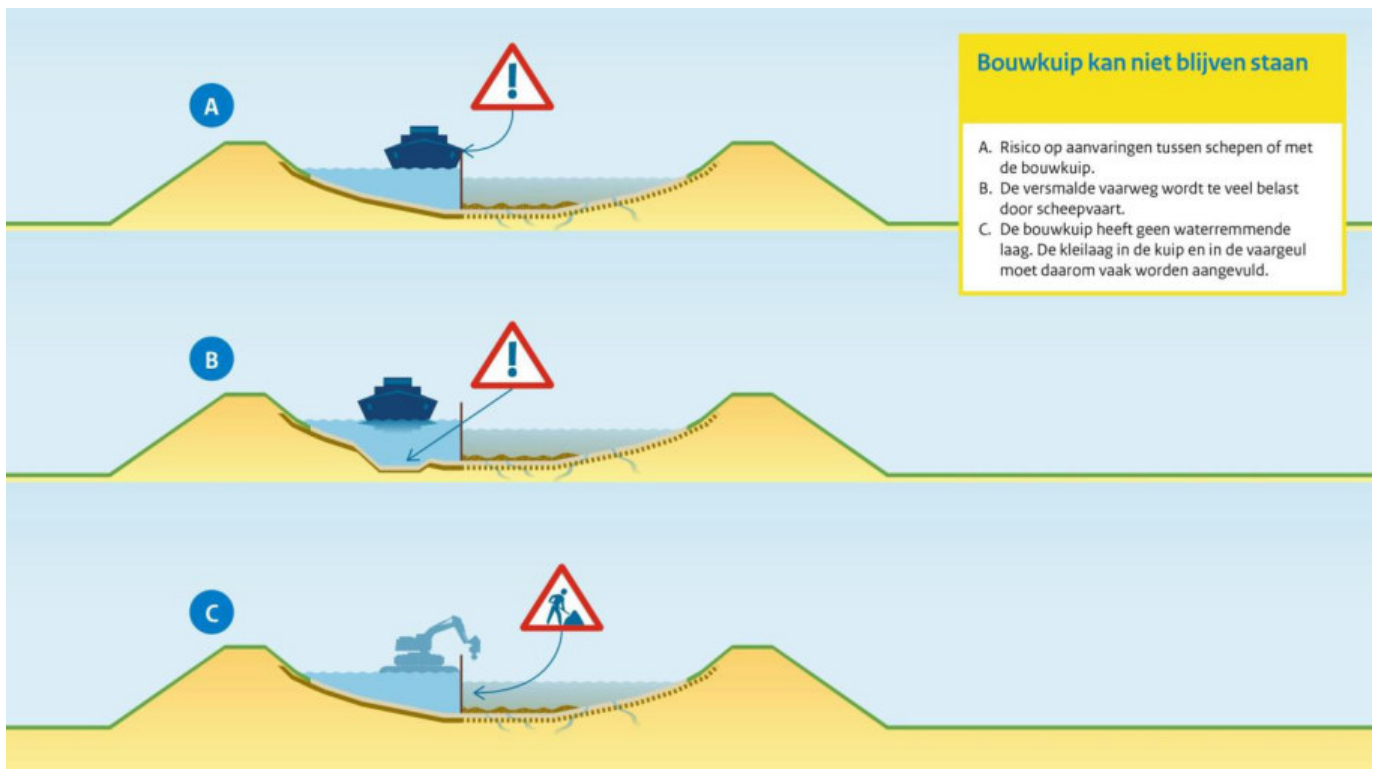
Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland, afd. Communicatie en Strategie, 06 54 26 31 95.

Nummer persbericht: 064 RWS ZN (SM)

Datum: 6 juni 2024

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Op omvaarroute van Julianakanaal worden nu ook de Kreekraksluizen onder handen genomen

Rijkswaterstaat voert van 5 augustus tot 27 september groot onderhoud aan het Kreekraksluizencomplex. Daardoor zal er slechts één kolk beschikbaar zijn. Dit Zeeuwse sluizencomplex is een belangrijke schakel in de omvaarroute van het straks maandenlang gestremde Julianakanaal. En omdat de vaarwegbeheerder het droogzetten van het kanaal in Limburg naar voren heeft gehaald, raken de werkzaamheden elkaar. Het Julianakanaal zou eigenlijk vanaf 1 oktober worden drooggezet, maar Rijkswaterstaat kondigde vorige week aan dit op 12 augustus al te doen. Daardoor valt het droogzetten van het Julianakanaal nu deels gelijk met het grote onderhoud aan de oostkolk in het Kreekraksluizencomplex. De Kreekraksluizen liggen in de omvaarroute die schepen ten zuiden van het Julianakanaal zullen moeten nemen. In deze periode zal alleen de westkolk nog beschikbaar zijn voor de binnenvaart. En het is niet de enige hinder



op de omvaarroute, want de Vlaamse Waterweg werkt op haar beurt aan de Oosterweelverbinding in Antwerpen. Op het Albertkanaal aldaar zal daarom soms eenrichtingsverkeer gelden. In een debat over het Julianakanaal zei demissionair minister Mark Harbers een week geleden al dit de twee

pijnpunten zijn die naar voren kwamen uit een risico-analyse. Hij voorspelde dat schepen op wachttijden van een aantal uur moeten rekenen.

'Het verruimen van het Julianakanaal naar een bredere en diepere vaarweg in de toekomst, kan helaas niet gebeuren zonder eerst hinder te veroorzaken', laat een woordvoerder van Rijkswaterstaat weten. 'We hebben er goed naar gekeken en het in kaart brengen van de omleidingsroutes was een hele puzzel.'

Drogere periode

Rijkswaterstaat kiest ervoor toch in augustus het kanaal in Limburg droog te zetten. Aannemer Van den Herik zou vanaf 1 oktober zo'n 150 werkdagen (acht maanden) nodig hebben om het kanaal te verruimen. Maar Rijkswaterstaat krijgt de belangrijkste randvoorwaarde hiervoor – afronding van de werkzaamheden aan stuw Borgharen – eerder op orde. Daarom is besloten het kanaal vanaf 12 augustus al droog te zetten. Het grote voordeel is dat de aannemer in 'een drogere en betere periode kan werken, wat hopelijk zijn weerslag heeft op de einddatum van het project', stelt de woordvoerder. 'We willen ook snel doorpakken

nu om die ingestorte bouwkuip te verwijderen, het weglekken naar de natuur te stoppen en natuurlijk het werk in een deel van de zomer uit te voeren.'

Regiocoördinator Zuidoost-Nederland van Koninklijke Binnenvaart Nederland Nico Evens baalt van die keuze en laat weten in eerder stadium zijn zorgen al te hebben geuit. 'Het Kreekraksluiscomplex is sowieso al een van de drukste en traagste complexen in Nederland. De wachttijden zullen er flink oplopen.'

Dit gaat Rijkswaterstaat doen op de Kreekraksluizen

Rijkswaterstaat gaat de haal- en omloopkabels in de oostkolk wisselen. Deze zijn nodig om de sluisdeuren te kunnen bewegen. De sluisdeuren zullen op hun beurt uit de oostkolk worden gehaald, op die plek komen twee reservedeuren. Die reservedeuren zijn al helemaal geconserveerd in een werkplaats, laat een woordvoerder van Rijkswaterstaat Zee en Delta weten. De huidige deuren worden vervolgens ook volledig geconserveerd in diezelfde werkplaats. Zij zullen volgend jaar de deuren in de westkolk van het complex vervangen. De deuren die nu nog in de westkolk zitten, die worden ook geconserveerd in de werkplaats en zijn vanaf dan de reservedeuren. Zo draait Rijkswaterstaat de deuren door. Ook wordt er onderhoud verricht aan de elektromotoren in de oostkolk.