

WATERSPORTBERAAD

Postbus 87, 3980 CB Bunnik - Tel 030 656 6550 - Fax 30 656 4783

Bezoekadres: Runnenburg 12, 3981 AZ Bunnik

**VOORSTEL INZAKE ZONERING,
WAARBIJ PER CATEGORIE AANGEGEVEN WORDT WELKE
LOCATIES VAN DE MAAS GESCHIKT WORDEN GEACHT,
VOOR DE BEOEFENING VAN DE SNELLE WATERSPORT.**

GEBIED:

RIVIER DE MAAS VANAF EIJSDEN TOT HEDEL
(KM 7,000 T/M KM 220,000)
MET ALLE DAAROP AANGESLOTEN PLASSEN.

AFGELEIDE DOELSTELLING VAN DE BEHEERSVISIE MAAS (RWS):

VERPLAATSING VAN ALLE PLAATSgebonden WATER-
SPORTEN UIT DE DOORGAANDE
VAARROUTE VAN DE MAAS.

Opstellers: H.M. de Rooij Watersportberaad, coördinator/gespreksleider
C.Lakens Douwes Lid Werkgroep snelle watersport

Datum: 20 Juni 1996

WATERSPORTBERAAD

Postbus 87, 3980 CB Bunnik - Tel 030 656 6550 - Fax 30 656 4783

Bezoekadres: Runnenburg 12, 3981 AZ Bunnik

OPDRACHTGEVER:

MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT
DIRECTORAAT - GENERAAL RIJKSWATERSTAAT
DIRECTIE LIMBURG
MAASTRICHT

OPDRACHT:

OPSTELLEN VAN EEN VOORSTEL INZAKE ZONERING,
WAARBIJ PER CATEGORIE AANGEGEVEN WORDT WELKE
LOCATIES VAN DE MAAS GESCHIKT WORDEN GEACHT,
VOOR DE BEOEFENING VAN DE SNELLE WATERSPORT.

GEBIED:

RIVIER DE MAAS VANAF EIJSDEN TOT HEDEL
(KM 7,000 T/M KM 220,000)
MET ALLE DAAROP AANGESLOTEN PLASSEN.

AFGELEIDE DOELSTELLING VAN DE *BEHEERSVISIE MAAS (RWS):*

VERPLAATSING VAN ALLE PLAATSGEBONDEN WATER-
SPORTEN UIT DE DOORGAANDE
VAARROUTE VAN DE MAAS.

Opstellers: H.M. de Rooij Watersportberaad, coördinator/gespreksleider
C.Lakens Douwes Lid Werkgroep snelle watersport

Datum: 20 Juni 1996

INHOUD

Hoofdstuk I - Algemene Informatie

I-1	*Leden Watersportberaad	Pagina	2
I-2	*Plan van aanpak / tijdspad	Pagina	3
I-3	*Definities / Verplichtingen	Pagina	4

Hoofdstuk II - Voorbeschouwing

II-1	*Indeling voorstellen	Pagina	5
II-2	*Regelgeving/handhaafbaarheid	Pagina	6
II-3	*Haalbaarheid	Pagina	7
II-4	*Capaciteit	Pagina	7
II-5	*Bereikbaarheid	Pagina	7
II-6	*Economische- en individuele belangen	Pagina	8
II-7	*Veiligheid, natuur en milieu	Pagina	9
II-8	*Verschillende vormen van snelle watersport	Pagina	9

Hoofdstuk III - Voorstellen/Aanbevelingen

III-A	*Algemeen voor het gehele traject	Pagina	10
III-B	*per stuwvak		
III-B-1	stuwvak Grens/Eijsden-Borgharen	Pagina	11
III-B-2	stuwvak Borgharen-Linne	Pagina	12
III-B-3	stuwvak Linne-Roermond	Pagina	13
III-B-4	stuwvak Roermond-Sambeek	Pagina	14
III-B-5	stuwvak Sambeek-Grave	Pagina	15
III-B-6	stuwvak Grave-Lith-brug A2/Hedel	Pagina	16

Hoofdstuk IV - Slotopmerking

Pagina 18

Bijlage I - Vormen van snelle watersport

HOOFDSTUK I - ALGEMENE INFORMATIE

I-1 - LEDEN WATERSPORTBERAAD

- * **Koninklijk Nederlands Watersport Verbond**
Noord Nederlandse Watersport Bond
- * **Nederlandse Vereniging van Sportvissersfederaties**
- * **Koninklijke Nederlandsche Motorboot Club**
- * **Koninklijke Nederlandse Roei Bond**
- * **Nederlandse Waterski Bond**
Toeristische Kano Bond Nederland
Nederlandse Federatie van Brandingswatersporten
Nederlandse Onderwatersport Bond
Nederlandse Vereniging van Toerzeilers
Unie van Watertoeristen
Federatie van Oud Nederlandse Vaartuigen
Scouting Nederland
Nederlandse Bond voor Aangepaste Sporten
- * **Nederlandse Waterscooter Federatie**

Organisaties mede uitgenodigd voor het stuwvak-overleg:

- * **Hiswa Vereniging**
- * **Nederlandse Kano Bond**
Recron

* = Organisaties vertegenwoordigd op één of meerdere bijeenkomsten.

I-2 - PLAN VAN AANPAK / TIJDSPAD

- * VERDELING TOTALE TRAJECT IN 6 STUWVAKKEN.
- * OPSTELLEN STARTNOTITIE PER STUWVAK.
- * VIA DE LANDELIJKE BONDEN, FEDERATIES EN BRANCHE-ORGANISATIES ZIJN DE BETROKKEN VERENIGINGEN / BEDRIJVEN UITGENODIGD VOOR OVERLEG PER STUWVAK.
- * OVERLEGDATA:

EIJSDEN	-	BORGHAREN	14 MEI
BORGHAREN	-	LINNE	28 MEI
LINNE	-	ROERMOND	9 MEI
ROERMOND	-	SAMBEEK	21 MEI
SAMBEEK	-	GRAVE	23 MEI
GRAVE	-	HEDEL	30 MEI
- * CONCEPT VERSLAGEN STUWVAKKEN TER BEOORDELING VERSTUURD NAAR DE BETROKKEN LANDELIJKE BELANG-EN ORGANISATIES MET HET VERZOEK OM COMMENTAAR / AANVULLINGEN.
- * CONCEPT ZONERINGS VOORSTEL GEREED TER BEOORDELING WERKGROEP SNELLE WATERSPORT. 12 JUNI
- * GOEDKEURING UITGEWERKTE VOORSTELLEN DOOR DE PLENAIRE VERGADERING VAN HET WATERSPORTBERAAD 28 JUNI
- * AANBIEDEN RAPPORT MET VOORSTELLEN AAN RIJKSWATERSTAAT, DIRECTIE LIMBURG 1 JULI

I-3 - DEFINITIES / VERPLICHTINGEN

*** KLEIN SCHIP**

EEN SCHIP WAARVAN DE LENGTE MINDER DAN 20 METER BEDRAAGT.

*** SNELLE MOTORBOOT**

EEN KLEIN SCHIP DAT BIJ GEBRUIKMAKING VAN ZIJN MECHANISCHE MIDDELEN TOT VOORTBEWEGING, SNELLER KAN VAREN DAN 20 KM/UUR.

*** CATEGORIEËN SNELLE MOTORBOTEN**

* MOTORKRUISER

* SPORTBOOT

- SOLO

- MET ÉÉN OF MEERDERE WATERSKIER(S)

* WATERSCOOTER

* RACEBOOT

*** BELANGRIJKSTE EXTRA VERPLICHTINGEN VOOR HET VAREN MET EEN SNELLE MOTORBOOT:**

* REGISTRATIE TEN NAME VAN DE EIGENAAR.

* REGISTRATIETEKEN OP DE BOOT.

* BESTURING DOOR EEN DAARTOE BEKWAAM EN TENMINSTE 18 JAAR OUD PERSOON.

* VAARBEWIJSP LICHT.

HOOFDSTUK II - VOORBESCHOUWING

II-1: Indeling voorstellen

Het Watersportberaad (WSB) deelt de mening van Rijkswaterstaat dat de **plaatsgebonden** vormen van watersport in principe uit de betonde vaargeul van de Maas dienen te worden gehaald en verplaatst moeten worden naar elders. Wanneer op dit moment of in de nabije toekomst geen alternatieve locatie voor de plaatsgebonden vormen van snelle watersport voor handen is wordt er van uitgegaan dat, voor zover er geen sprake is van overlast of onveilige situaties, de huidige locatie op de rivier met eventueel enkele aanpassingen gehandhaafd blijft. Uitgangspunt voor de **niet-plaatsgebonden** toeristische (door)vaart is, dat geen verdere beperkingen dan de thans geldende worden opgelegd.

Het in de verschillende stuwvakken gevoerde overleg heeft duidelijk gemaakt dat de doelstelling verplaatsing van de plaatsgebonden snelle watersporten niet overal via dezelfde procedure en volgens eenzelfde tijdschema kan worden gerealiseerd. Het WSB maakt daarom in zijn voorstellen onderscheid in 4 categorieën:

A/ voorstellen die Rijkswaterstaat in het kader van de eigen bevoegdheden zelf kan realiseren.

Dit geldt b.v. voor delen van de Maas buiten de vaargeul nabij stuwen en voor concentraties op de rivier van de, op korte termijn, nog niet verplaatsbare locaties voor waterskiën en het varen met waterscooters.

B/ voorstellen waarvan de uitvoering overleg vraagt met de Belgische overheid.

Het betreft delen van de Grensmaas waarvoor de 'Regeling Snelle Motorboten Rijkswateren' niet van toepassing is.

Het WSB is bereid met de Belgische zusterorganisaties te overleggen over de afstemming van het gebruik van de Grensmaas maar ook de Maas met alle hierop uitkomende ontgrondingsplassen.

C/ voorstellen die in de thans bestaande situatie kunnen worden gerealiseerd met medewerking van de beheerders/eigenaren en de gebruikers van de daarbij betrokken meren, plassen en afgedamde rivierarmen.

Voor wat betreft de gebruikers impliceren de voorstellen dat alle groeperingen van de watersport en de vertegenwoordigers van de bedrijven, die aan het overleg hebben deelgenomen, hier achter staan.

D/ voorstellen waarvan de uitvoering afhankelijk is van het op middenlange of langere termijn beschikbaar komen van nieuwe vaargebieden.

Uit het overleg is gebleken dat in de meest zuidelijke en in het noordelijke deel van de Maas thans geen of nauwelijks mogelijkheden zijn voor vervangende locaties. In uitvoering zijnde en toekomstige ontgrondingen kunnen in deze situatie verandering brengen. Het WSB is van mening dat op de kortst mogelijke termijn overleg moet worden gepleegd met Provincies, Gewesten en Gemeenten over een zodanige bijstelling van het beleid dat nieuwe vaargebieden daar waar nodig is beschikbaar blijven en/of komen voor de, in die gebieden alsnog uit te voeren herzoneringsmaatregelen.

Referenties:

Bij de uitwerking van de voorstellen per stuwvak wordt daar waar nodig met de letters A,B,C en D aan bovenstaande indeling gerefereerd. (NB: Bij handhaving van de bestaande situatie treft U derhalve geen categorie aanduiding aan). Voor wat betreft de specificatie van de soort activiteiten waarvoor de herzoneringsvoorstellen worden gedaan wordt verwezen naar de nota 'Vormen van snelle watersport' (zie bijlage I).

II-2: Regelgeving en handhaving van de regelgeving

II-2-a Regelgeving:

Het WSB gaat er van uit dat de regelgeving voor de op de plassen aan te wijzen locaties in eerste instantie onderwerp van overleg zal zijn tussen Rijkswaterstaat en de beheerders/eigenaren van die plassen. Het WSB is bereid (en op grond van elders opgedane ervaring ook in staat) adviserend mee te werken aan de inhoudelijke vormgeving van deze regelgeving.

De regelgeving zal helder, eenduidig en eenvoudig moeten zijn. Dit betekent o.a. dat voor alle met de Maas verbonden plassen voor de gemotoriseerde vaart een maximumsnelheid van 9 km/uur van kracht dient te zijn en dat uitzonderingen op deze algemene regel door middel van de daartoe dienende verkeersborden worden aangegeven.

II-2-b Handhaafbaarheid:

Door alle betrokkenen wordt gevraagd om een strengere en meer intensievere controle op de handhaving van de regelgeving. Er zijn echter nog andere voorwaarden, waaraan moet worden voldaan om tot een goede handhaafbaarheid van de gestelde regels te komen, n.l.:

- 1- de bereidheid zich te voegen naar de regelgeving. Deze wordt bepaald door de mate van acceptatie van het nut, de noodzakelijkheid en de redelijkheid van die regelgeving.
- 2- de bereikbaarheid van de ongeorganiseerde, nu veelal 'ongrijpbaar' geachte snelle watersporter voor het geven van voorlichting, informatie en begeleiding.

Om dit te bereiken zijn **legale** locaties voor de desbetreffende sporten een absolute voorwaarde. Daarnaast kan een meertalige brochure met daarin opgenomen een duidelijk overzicht van alle locaties, waar snelvaren is toegestaan alsmede een aantal algemene gedragsregels, goed werk verrichten. Tot nu toe is aan deze voorwaarde niet of in onvoldoende mate voldaan.

Het WSB is ervan overtuigd dat de voorstellen voor herzonering en een daarop aangepaste regelgeving een zéér aanzienlijke bijdrage zullen leveren aan het voorkomen van illegale activiteiten en de daaruit voortkomende hinder en onveiligheid. Uitgangspunt voor alle voorstellen is geweest dat de gestructureerde en begeleide beoefening van de betrokken sporten moeten worden gestimuleerd. Door een georganiseerde vorm kunnen verenigingen maar ook belanghebbende bedrijven toezicht houden op het vaargedrag en hierdoor indien nodig, met name naar de eigen leden/cliënten, corrigerend optreden. Inhoudelijk betekent dit dat de aangegeven locaties nu reeds "gecontroleerd" moeten gaan worden door hetzij een georganiseerde vorm (verenigingen, jachthavens, campings enz.) hetzij door mogelijkheden te bieden voor de vorming/opzet van nieuwe verenigingen/bedrijven.

Alle deelnemers aan het overleg hebben nadrukkelijk de bereidheid uitgesproken een eigen **afgebakende mede verantwoordelijkheid** voor de handhaving van de regelgeving in hun vaargebied te willen accepteren. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een verbetering van toezicht en sociale controle op naleving van gedragscodes. Formeel kan deze verantwoordelijkheid niet verder gaan dan de eigen leden/cliënten. Ter verkenning van de mogelijkheden op dit gebied dient overleg opgestart te worden met de Politie. Goede samenwerking tussen de verenigingen en bedrijven onderling alsmede met de plaatselijke politie zullen ongetwijfeld een positieve uitwerking hebben op de beoogde handhaafbaarheid. Het toerisme met snelle motorboten/-kruisers op de doorgaande route op de rivier, de passanten die hun boot per trailer aanvoeren en op niet bewaakte plaatsen te water laten alsmede de notoire overtreders onttrekken zich echter aan de corrigerende mogelijkheden van de gebruikersorganisaties. Juist in deze gevallen moet kunnen worden gerekend op een adequate controle door de plaatselijke politie.

II-3: Haalbaarheid

De voor de verschillende stuwvakken geformuleerde voorstellen betekenen impliciet dat deze, voor wat betreft de belangen van de gebruikers alsmede de relatie tussen de verschillende vormen van watersport, zonder abrupt in te grijpen in gegroeide situaties te realiseren zijn.

Hierbij wordt wel de nadruk gelegd op de onderlinge samenhang van de te nemen maatregelen:

- Géén bestaande voorzieningen kunnen worden opgeheven als niet gelijktijdig vervangende mogelijkheden beschikbaar zijn
- Géén nieuwe locaties worden aangewezen als hierdoor niet gelijktijdig knelpunten elders worden opgelost.

Bij het formuleren van de voorstellen heeft de bij de deelnemers aan het overleg aanwezige ruime kennis van de plaatselijke situaties een doorslaggevende rol gespeeld. Dit geldt ook voor de beschikbare informatie over toekomstige ontwikkelingen zoals waterstaatkundige werken en, inmiddels de besluitvorming gepasseerde, commerciële recreatie-projecten.

II-4: Capaciteit

Bij het bepalen van de noodzakelijke omvang van de nieuw aan te wijzen vaargebieden voor de plaatsgebonden snelle watersporten is uitgegaan van een betrouwbare raming van het aantal thans in het gebied ligplaats hebbende vaartuigen. Het beslag dat passanten, via de sluizen en / of openbare trailerhellingen, leggen op de beschikbare ruimte vormt een onzekere factor.

Er is echter een, ons inziens, veilige marge aangehouden waarbij overigens wel is aangenomen dat wildgroei van het aantal ligplaatsen in de toekomst zal moeten worden tegengehouden.

Uitgaande van de huidige legale- en illegale activiteiten is er, veelal in absolute zin, sprake van beperking van de vaarmogelijkheden. Dit wordt echter verantwoord geacht op basis van het principe "kwaliteit voor kwantiteit", waarbij de eerder genoemde factoren organisatiegraad, regelgeving, handhaafbaarheid en afbakening van vaargebieden voor de beoogde kwaliteit moeten zorgen.

II-5: Bereikbaarheid

Bij het begrip 'bereikbaarheid' van de huidige en de nieuw tot stand te brengen locaties is uiteraard gedacht aan de mogelijkheden over land en water. De eventueel daarvoor benodigde maatregelen worden in de voorstellen per stuwvak aan de orde gesteld.

II-6: Economische- en individuele belangen

De belangen van de individuele recreanten en de economische belangen van de bedrijven hebben bij de formulering van de voorstellen een doorslaggevende rol gespeeld.

Door het in de afgelopen decennia gevoerde beleid hebben grote groepen beoefenaars van de snelle watersporten zich gevestigd in campings langs de rivier. Bovendien zijn op enkele, relatief kleine, plassen zoveel ligplaatsen gerealiseerd dat die plassen eigenlijk alleen nog als 'jachthaven' kunnen functioneren terwijl de sportbeoefening op de rivier moet plaats vinden.

Opheffen van de huidige functies 'waterski' en 'scootervaren' bij deze locaties zal ongetwijfeld meer ruimte geven aan de overige vormen van plaatsgebonden watersport. Het gaat echter bijna altijd om families die, via een verblijfsaccomodatatie op de wal, aan die gebieden gebonden zijn alsmede om bedrijven waarin de beoefenaars van de snelle watersport een substantieel en soms zelfs overwegend deel van de omzet bepalen.

Het WSB is van mening dat voor die gevallen slechts een geleidelijke sanering, op basis van de geboden mogelijkheid/oplossing, via een al dan niet 'vrijwillige' verhuizing een oplossing biedt. Uit het overleg komen daarvoor twee mogelijkheden naar voren:

- het geleidelijk ontsluiten van nieuwe vaargebieden en het zodanig inrichten daarvan zodat het voor de betrokken gebruikers aantrekkelijk wordt zich daar te vestigen.
- het reserveren van capaciteit voor de snelle watersporten in het waterrijke Midden Limburg met name in het zuidelijk deel daarvan.

Het is denkbaar en in een enkel geval ook reeds aangegeven dat bedrijven langs de rivier bereid zullen zijn te verhuizen indien dit beleidsmatig en economisch uitvoerbaar is. Dit is een aantrekkelijk alternatief voor een sanering van overbelaste gebieden omdat dit tevens voorkomt dat vrijgekomen plaatsen onmiddellijk worden ingenomen door langzamere vormen van watersport. Wellicht ten overvloede wordt erop gewezen dat voortijdige opheffing van bestaande vaarmogelijkheden zeker zal leiden tot een verspreiding van illegale activiteiten over een veel groter gebied, met als ongewenst resultaat dat mogelijk nieuwe commerciële voorzieningen ontstaan op plaatsen waar dit niet wenselijk is vanuit het oogpunt van veiligheid en/of overlast voor omwonenden of andere watersporters.

Het WSB meent overigens wel dat het verantwoord is enige druk uit te oefenen op een begeleid proces van 'vrijwillige' verhuizing door geleidelijke inkrumping van de mogelijkheden op de rivier. De voorstellen voor een aantal stuwvakken geven hiertoe reeds een aanzet.

II-7: Veiligheid, natuur en milieu

II-7-a veiligheid:

De vormgeving van de voorgestelde locaties voor de plaatsgebonden snelle watersporten, de daarop aangepaste regelgeving en de maatregelen ter verhoging van het toezicht/controle bieden de best denkbare waarborgen voor de veiligheid op en aan het water.

II-7-b natuur:

Bij het zoeken naar de meest geschikte locaties zijn bestaande natuurgebieden als vast gegeven meegenomen. Uitgangspunt daarbij is dat de snelle watersport **uit** de bestaande (erkende) natuurgebieden moet worden gehouden. In dat opzicht is eveneens rekening gehouden met plannen, voor zover bekend, voor nieuw te ontwikkelen natuurgebieden.

Het WSB adviseert enige waakzaamheid ten aanzien van het te ver doorschieten van dergelijke plannen.

II-7-c milieu:

Voor wat betreft het milieu-aspect is vooral gelet op de geluidsfactor. Uitgangspunt is dat, ter voorkoming van geluidsoverlast voor omwonenden, in principe **niet** gekozen wordt voor nieuwe locaties in de nabije omgeving van de bebouwde kom. Dit geldt vooral voor locaties die zijn voorgesteld ten behoeve van het 'crossen' met waterscooters.

II-8 Verschillende vormen van snelle watersport

II-8-a snelle motorboten/kruisers:

Het zijn vooral de z.g. 'halfglijdende' snelle motorkruisers die door de zware golfvorming als hinderlijk en soms zelfs als gevaarlijk worden ervaren. Het beperken van de maximum snelheid tot 20 km/uur

- lost dit probleem niet op daar deze golfslag reeds bij lagere snelheden voorkomt.
- heeft bovendien tot gevolg dat de passage en daarmee de golfhinder langer duurt.

Vrijwaring van dit probleem ontstaat bij een snelheidsbeperking tot 9 km/uur.

Aangeraden wordt, op basis van de bestaande regelgeving daar waar mogelijk de doorgaande route vrij te laten voor de snelle vaart en door middel van de daartoe dienende borden op kritische plaatsen (haveningangen, veerponten en aanlegplaatsen) een maximum snelheid van 9 km/uur aan te geven.

II-8-b waterskiën:

Uit het overleg is gebleken dat het trekken van waterskiërs in het algemeen niet als (te) hinderlijk wordt ervaren. Daar waar voor het waterskiën op de rivier niet onmiddellijk een alternatief kan worden geboden is gestreefd naar kortere vaarvakken ten opzichte van het gestelde in art. 2 van de Regeling Snelle Motorboten Rijkswateren. Bij het bepalen van de locaties op de rivier zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de mogelijkheid van begeleiding en toezicht vanaf de wal
- het voorkomen van geluidshinder bij woonkernen
- de voor de veiligheid **voor het huidige gebruik** nodige capaciteit (=beschikbare vaarlengte)

II-8-c waterscooters:

Overeenkomstig de huidige regelgeving is er van uitgegaan dat waterscooters bij toeristisch gebruik zullen worden gelijkgesteld met snelle motorboten. Dat betekent dat het gestelde voor snelle motorboten/kruisers ook van kracht is voor de toervaart met de waterscooter.

HOOFDSTUK III - VOORSTELLEN / AANBEVELINGEN

III-A: Algemeen voor het totale traject

- 1) Afdwingen van een betere naleving van de regelgeving door intensievere controle van de politie
- 2) Maximale snelheid op alle plassen, aangesloten aan de Maas, moet voor de gemotoriseerde watersport op 9 km/u (incidenteel 6 km/uur) gehandhaafd blijven.
- 3) Op zéér kort termijn dient overleg opgestart te worden met:
 - de Belgische overheden met betrekking tot de
 - regelgeving en controle daarop
 - aanpak overlast (voornamelijk) Belgische waterscooters bij Eijsden
 - de Belgische watersportorganisaties/verenigingen m.b.t. het afstemmen van de mogelijkheden en het gebruik van het beschikbare (vaar)water.In overweging wordt gegeven dat het **WSB** hierin een taak heeft.
- 4) Betere verstrekking van informatie over inrichting en gebruik van het beschikbare water. Hierin is een taak voor de Nederlandse, Belgische en Duitse belangenorganisaties, Gemeenten/Beheerders, VVV's en de ANWB(*almanak*) weggelegd. Daarnaast verdient het aanbeveling om, **in navolging van de door Rijkswaterstaat Zuid Holland en Zeeland uitgegeven brochure** met daarin de snelvaarmogelijkheden voor het Deltagebied, ook voor het Maas gebied met een dergelijke (meertalige) brochure te komen.
- 5) De huidige regelgeving maakt een onderscheid tussen waterscooters voor toeristisch gebruik (snelle doorvaart) en sportief, plaatsgebonden gebruik ("crossen"). Daar waar een oplossing gevonden wordt voor het sportief gebruik van scooters, dient deze locatie te voldoen aan de volgende eisen:
 - gemakkelijk bereikbaar via de openbare weg en/of vaarweg.
 - een beschikbare lengte van 500 meter langs de oever.
 - indien dit stuk langs de rivier ligt, dient de breedte van deze locatie bepaald te worden door de as van de rivier. Dit om ongehinderde passage te waarborgen voor andere (kwetsbaardere) vaarweggebruikers.

III-B: Per stuwvak

III-B-1: Stuwvak Grens/Eijsden - Borgharen

Snelle motorboten/-kruisers:
zie onder waterskiën

Waterskiën:

Gezien de jarenlange goede ervaringen met de andere watersportgebruikers en het ontbreken van alternatieven dient de huidige snelvaarzone (km 8.865 / 12.000) voor deze sport gehandhaafd te blijven. (bijlage I/4).

De op de ANWB kaart aangegeven zone km 5.000/7.000 is **niet** correct en wordt ook niet meer in de Regeling snelle motorboten Rijkswateren 1995 genoemd.

Waterscooters:

De illegale locaties dienen met onmiddellijke ingang definitief verboden te worden. Een alternatieve plaats bestaat er, tussen de grens en de stuw Borgharen, niet. (*categorie B*)

III-B-2: Stuwvak Borgharen - Linne

Algemeen:

Overwogen moet worden, het stuk Maas tussen km 56.500 en de brug A2 niet meer als *door gaande vaarroute* te bestempelen, zoals bedoeld in de concept nota beheersvisie Maas. Tevens zou men kunnen denken aan een maximale snelheid van 9 km/uur op een deel van dit stuk Maas (km 62.000 / 67.000).

Snelle motorboten/-kruisers:

De huidige snelvaarzone, km 63.500 / 66.000, dient ingetrokken te worden. Geopteerd wordt één, in alle opzichten, veel betere locatie n.l. het traject km 58.000 / 61.000 (=Grensmaas). (*Categorie B*)

Waterskiën:

Voorgesteld wordt om direct een deel van de Plas Koeweide hiervoor te reserveren ter hoogte van km 66.000. (in de driehoek gevormd door de ingang van de plas, het Monument en de jachthaven de Koeweide). Gesteld wordt dat dit alleen kan geschieden onder leiding en organisatie van een waterskiclub/-vereniging (bijlage I/3) De mogelijkheden en belangstelling hiervoor zijn tijdens deze bijeenkomst aanwezig gebleken. Tevens dient, met het oog op de eerder genoemde toekomstige ontwikkelingen, overleg gepleegd te worden met de beheerders van de "Stevol" plas om hierin een tweede waterskimogelijkheid te ontwikkelen. (*Categorie C/D*)

Waterscooters:

Er wordt geen locatie gevraagd voor deze tak van watersport. Er wordt een zwaar ontmoedigingsbeleid gevoerd. De overlast is, op dit moment, zeer beperkt.

III-B-3: Stuwvak Linne - Roermond

Algemeen:

De volgende ingestelde maximale snelheden dienen gehandhaafd te blijven:

- op de Maas tussen de sluizen: 9 km/u
- op het Douvesbeemd, Doncker Nack en Alexanderhaven: 6 km/u

Gesteld wordt dat de Maas tussen de sluizen alleen door de beroepsvaart gebruikt wordt t.b.v. "bestemmingsverkeer". Ook hier zou men kunnen overwegen dit stukje Maas niet meer, zoals gesteld in de concept nota beheersvisie Maas, te betitelen als *doorgaande route*.

In eventuele plannen om van Roermond, naast Maasbracht, een 'aantrekkelijke thuishaven' te maken voor binnenvaartschippers ziet niemand enig heil en zullen bij uitvoering onherstelbare schade toebrengen aan alle watersport activiteiten. Men spreekt nu reeds van een overvol gebied en derhalve van onbegrijpelijke denkbeelden.

Geconstateerd wordt dat de haveningangen en toegangen tot de plassen ondieper worden door dichtslibben.

Het WSB zal aan de hand van de haar beschikbare gegevens de capaciteit van het stuwpland berekenen.

Snelle motorboten/-kruisers:

De huidige snelvaarzone km. 71.700 / 73.900 op de Maas dient voor deze groep gehandhaafd te blijven en wel speciaal voor testen en proefvaren van de commerciële bedrijven. Er wordt een tijdzonering voorgesteld nl. maandag tot en met zaterdag van 11.00 tot 17.00 uur.

Waterskiën:

Voorgesteld wordt om de Gerelingsplas aan te wijzen als waterskigebied (bijlage I/2-3) en op een deel van de Oolerplas een waterskibaan uit te zetten (bijlage I/3). Hierover wordt door het WSB contact opgenomen met de eigenaren/beheerders van de twee genoemde plassen.

(Categorie C)

In afwachting hiervan dient het traject km 71.700 / 73.900 voor de waterskiërs gehandhaafd te blijven. Een tijdzonering zou een evenwicht kunnen brengen tussen de diverse gebruikers nl. de roeiers, hengelaars en waterskiërs. Het voorstel is Waterskiën dagelijks tussen 11.00 en 21.00 uur toe te staan. (Categorie A)

Waterscooters:

Waterscooters worden in principe niet geweerd mits zij zich organiseren en aansluiten bij een overkoepelend orgaan. De huidige locatie die gebruikt wordt moet verboden worden. Deze bevindt zich aan de smalle ingang van de Oolerplas en dicht bij een stukje natuurgebied 'Isabella vriend'. De deelnemers aan het overleg zijn bereid mede te werken aan het zoeken van een passende locatie (bijlage I/5). Vooruitlopend hierop wordt gesteld dat er nu toch reeds naar een passende locatie omgekeken dient te worden. Genoemd worden: het meest westelijk deel van de Gerelingsplas of het meest zuidelijke deel van de Noordplas. (onder bij de brug)

Beide lokaties zijn gemakkelijk vanaf de openbare weg te bereiken en leveren, door hun ligging, geen onoverkoombare hinder voor mede watersportgebruikers en/of omwonenden.

(Categorie C)

III-B-4: Stuwvak Roermond - Sambeek

a) Traject stuw Roermond - stuw Belfeld (km 81.000/100.000)

Snelle motorboten/ -kruisers:

Voor dit traject de huidige zone aanpassen naar km 95.800 / 99.000

Waterskiën:

Hiervoor dienen de volgende trajecten vastgesteld te worden:

km 81.000 / 85.000 (is stuwpan) en km 95.800 / 99.000

Waterscooters:

In afwachting van een mogelijke oplossing, die alleen gevonden kan worden in het grindgat van de fa Kuypers, wordt voorgesteld een locatie vast te stellen tussen km 96.000 en 97.000.

Duidelijk wordt gesteld dat gebruik van waterscooters tussen de pont van Kessel en km 96.000 verboden moet blijven. In overweging wordt gegeven dat het WSB contact opneemt met de fa. Kuypers. Tevens kan onderzocht worden of juist boven de stuw van Belfeld, van km 100.300 tot de bollenlijn, een mogelijkheid bestaat. (*Categorie A+C*)

b) Traject stuw Belfeld - brug A67 Venlo (km 101.000/111.000)

Snelle motorboten/ -kruisers:

Waterskiën:

Waterscooters:

Voor deze drie takken van watersport dient geen regeling opgenomen te worden. Dit houdt in dat de bestaande regeling voor km 109.500 tot en met km 111.000 kan komen te vervallen.

c) Traject brug A67 - Arcen (km 111.000/120.000)

Snelle motorboten/ -kruisers:

Huidige regeling handhaven. (kleine aanpassing: begin ligt bij km 111.000 i.p.v. 109.500)

Waterskiën:

Er bestaat één georganiseerde waterskiclub die uitsluitend gebruik maakt van het traject km 111.000/113.700. T.b.v. beheersbaarheid en controle dient dit traject gehandhaafd te blijven.

Afhankelijk van het gestelde in de slotopmerking dient overwogen te worden of het traject km 114.300/118.500 gehandhaafd moet blijven.

Waterscooters:

Geén locatie vaststellen

d) Traject Arcen - stuw Sambeek (km 120.000/146.000)

Snelle motorboten/ -kruisers:

huidig traject handhaven (125.500/140.300)

Waterskiën:

Gezien de concentratie van deze sport rond de ingang van het Leuker meer en de camping 't Veerhuis dient het traject voor de waterskisport vastgesteld te worden op:

km 127.000 tot en met 129.000 en

km 132.000 tot en met 140.000.

Waterscooters:

Er dient een nieuwe officiële locatie gevonden te worden om de huidige te ontlasten. Gedacht wordt aan km 127.000. De uitbater, gelegen aan de huidige locatie (km 129.000/130.000), is genegen te verhuizen. Het WSB zal hierover met Rijkswaterstaat overleg plegen.

(*Categorie C*)

III-B-5: Stuwvak Sambeek - Grave

a) Traject stuw Sambeek - brug Gennep (km 146.500 - 154.800)

Het WSB zal zich intern beraden een vergadering met alle **direct** betrokkenen te beleggen.

In afwachting hiervan worden enkele **alternatieve** voorstellen gedaan:

Snelle motorboten/ -kruisers:

Alleen het traject km 150.000 - 153.000 (*Categorie A*)

Waterskiërs:

Dode Maasarm tot aan boei, alsmede het stuk van onder de stuw Sambeek tot km 147.600 ten behoeve van verenigingsactiviteiten. (bijlage I/2) (*Categorie A*)

Waterscooters:

Alleen op de dode Maasarm. Een mogelijkheid zou misschien het stuk boven de stuw van Sambeek zijn n.l. van km 145.800 tot de bollenlijn. (*Categorie A*)

Eén en ander is sterk afhankelijk van de mate van het georganiseerd zijn. Zie hiervoor ook de slotopmerking !

b) Traject brug Gennep - brug Mook, incl. Mookerplas (km 154.800 - 165.000)

Snelle motorboten/ -kruisers:

Het huidige traject handhaven met een kleine wijziging n.l. inkorten tot 161.000 i.p.v. 161.800. Bovendien toestaan dat er een trailerhelling gebruikt wordt juist onder Middelaar ter ontlasting van de Mookerplas. (Oude veerstoep de Kop ?). De door het recreatieschap aangelegde trailerhelling in de Mookerplas, bedoeld voor de kleine plaatsgebonden watersport, wordt oneigenlijk gebruikt door snelle motorboot vaarders die vandaar naar de snelvaar locatie op de Maas varen.

Waterskiën:

Zie onder snelle motorboten/ -kruisers.

Waterscooters:

Op dit traject geen mogelijkheden en dus verbieden

c) Traject brug Mook - stuw Grave (km 165.000 - 175.600)

Snelle motorboten/ -kruisers:

Geen mogelijkheden.

Waterskiën:

Een beperkte locatie aanwijzen op de Kraayenbergseplas. Ook hier zou het op prijs gesteld worden dat het WSB contact opneemt met de beheerder, de Gemeente Cuyck. (*Categorie C/D*)

Waterscooters:

In principe is hier niet over gesproken doch kan, geheel vrijblijvend, met het gesprek met de Gemeente Cuyck meegenomen worden onder verwijzing naar het gestelde in de slotopmerking. (bijlage I/2-3) (*Categorie C/D*)

III-B-6: Stuwvak Grave - Lith - brug A2/Hedel

a) Traject Stuw Grave - ingang Loonse Waard (km 175.600 / 181.000)

Snelle motorboten/ -kruisers:

De huidige snelvaarzone inkorten tot km 177.000 / 180.000

Waterskiën:

zie onder snelle motorboten/ -kruisers

Waterscooters:

Om de overlast bij Batenburg te ontlasten wordt voorgesteld bij km 178.500 een zone vrij te geven voor deze tak van watersport. Een dringend advies is dit te koppelen aan het al dan niet georganiseerd zijn van de gebruikers.(bijlage I/5) (*Categorie A*). Deze waterski- en waterscooterlocatie kan in de toekomst geheel verdwijnen indien er binnen de nieuwe ontwikkelingen van de Loonse Waard een oplossing voor deze twee takken van watersport gevonden wordt. Gesuggereerd wordt dat het WSB hierin een taak heeft. (*Categorie D*)

b) Traject ingang Loonse Waard - ingang De Gouden Ham (km 181.000 / 192.000)

Snelle motorboten/ -kruisers:

De huidige snelvaarzone km 183.000 / 185.200 intrekken en km 186.000 / 190.000 inkorten tot 187.000 / 190.000.

Waterskiën:

De huidige waterskizone km 183.000 / 185.200 intrekken en km 186.000 / 190.000 inkorten tot 187.000 / 189.000.

Afhankelijk van de nieuwe mogelijkheden nabij km 196.000 dient de in Appeltern gevestigde waterskischool t.z.t. verplaatst te worden naar deze locatie buiten de rivier.

Waterscooters:

Geen locatie vaststellen op dit traject. **Dringend** wordt verzocht de veerstoepen aan beide zijden van de rivier, bij Batenburg en Demen alsmede bij Ravenstein en Niftrik voor het te waterlaten van boten en waterscooters geheel af te sluiten.

c) Traject ingang De Gouden Ham - stuw Lith (km 192.000 / 201.000)

Snelle motorboten/ -kruisers:

De huidige snelvaarzone km 193.000 / 196.100 inkorten tot 194.000 / 196.000. (*Categorie A*)

Waterskiën:

De huidige waterskizone km 193.000 / 196.100 inkorten tot 194.000 / 196.000. (*Categorie A*)

Deze waterskizone kan op termijn ingetrokken worden nadat er regelingen voor waterskiërs en waterscooters getroffen zijn op de nieuw te vormen ontgravingen nabij km 196.000

Waterscooters:

Geen locatie vaststellen op dit stuk van de Maas

d) Traject stuw Lith - brug A2/Hedel (km 201.000 / 219.000)

Snelle motorboten/ -kruisers:

De huidige locatie km 206.400 / 208.600 intrekken en 214.000 / 218.700 handhaven.

Waterskiën:

Zie onder snelle motorboten. Voorts dienen de volgende twee locaties uitgebreid te worden om in de toekomst voldoende plaats te bieden:

- de huidige zone op de dode Maasarm bij Kerkdriel verlengen tot het einde van de arm.
- de mogelijkheden op de Lithse Ham uitbreiden door een vast stuk aan te wijzen waarop uitsluitend gewaterskied mag worden. Dit dient dan in de plaats te komen van het huidige vergunningen beleid. *(Categorie C)*

Waterscooters:

Geen locatie vaststellen op dit stuk van de Maas. Er zijn evenwel mogelijkheden die uitstekend geschikt zouden zijn. Gewezen wordt op de volgende locaties:

- het laatste stuk (aan het eind) van de Dode Maasarm bij Kerkdriel
- de afgesloten waterplas nabij km 218.000

(Categorie C)

HOOFDSTUK IV - Slotopmerking

Unaniem zijn de aanwezige leden van mening dat de mate van georganiseerd zijn mede bepalend is voor de naleving van - en controle op de regelgeving. Bij de eerder gevraagde verscherpte controle op deze naleving door de overheid zouden de aangesloten belangenorganisaties een grotere taak moeten krijgen. Dit zou kunnen inhouden dat bepaalde regelingen afhankelijk gesteld moeten worden aan de mate van het georganiseerd zijn van de gebruikers. Een optimale communicatie en het toekennen van goed afgebakende verantwoordelijkheden aan de georganiseerde watersport kunnen het, ook op het water, weer "mooi" maken.

Het Watersportberaad bedankt alle deelnemers aan het overleg voor hun gewaardeerde medewerking, specifieke kennis, inzet en wil om tesamen in goed overleg tot dit voorstel te komen.

BIJLAGE I

'Vormen van snelle watersport'

(t.b.v. zoneringsvoorstel snelle watersport Maas)

VORMEN VAN SNELLE WATERSPORT

INLEIDING

Besluitvorming over zoneringsmaatregelen voor de snelle watersport kan worden bemoeilijkt door een onvoldoend genuanceerd beeld van de onderling sterk verschillende activiteiten, die onder de noemer 'snelle watersport' zijn samengebracht.

Iedere vorm van snelle watersport stelt zijn eigen eisen aan vaarwater en omgeving en biedt ook zijn eigen perspectief op het vlak van sportief/recreatieve en economische mogelijkheden. De activiteiten kunnen variëren van zeer 'kleinschalig' tot 'grootschalig'. Dat betekent, dat wanneer een bepaald vaargebied in verband met beperkte omvang of vanuit milieu-overwegingen onvoldoende capaciteit heeft voor een grootschalige beoefening van diverse vormen van snelle watersport, een kleinschalige activiteit in datzelfde gebied wellicht zeer goed kan functioneren.

Om inzicht te geven in de mogelijkheden en onmogelijkheden van de verschillende vormen van snelle watersport zijn deze op de achterliggende bladen nader gespecificeerd. Eén vorm is daarbij buiten beschouwing gelaten: powerboatracing. Snelheidswedstrijden met motorboten worden altijd georganiseerd op daarvoor incidenteel afgesloten ruim vaarwater. En de mogelijkheid dat een voor deze sport gebouwde boot zich in het watersportverkeer zal begeven is even onwaarschijnlijk als die van een Formule-1 racewagen, die zich op de snelweg vertoont.

DEFINITIES

In de specificaties wordt een aantal termen gebruikt, die enige toelichting behoeven:

snelle motorboot: een door motor aangedreven vaartuig, dat door vormgeving en motorvermogen in staat is 'planerend' te varen;

waterscooter/jetskiën: onder 'waterscooter' wordt verstaan een klein vaartuig, dat wordt aangedreven door een jetmotor. De benaming 'jetski' kan niet worden gebruikt omdat dit een merknaam is. In de achterliggende tekst wordt de term 'jetskiën' gebruikt om de sportieve variant van het varen met waterscooters aan te geven;

planeren: wordt mogelijk gemaakt door een gunstige verhouding tussen motorvermogen en eigen gewicht van de boot. Eenmaal op snelheid zal de boot zichzelf vrijwel volledig uit het water tillen en gaan glijden;

snelle vaart: in de specificaties wordt met 'snelle vaart' bedoeld het overschrijden van de 20km/u-grens, zoals bedoeld in wettelijke regelingen voor de vaart met snelle motorboten;

langzame vaart: alle snelheden onder de 20km/u-grens;

vaarbewijs: voor het varen met snelle motorboten en met jachten langer dan 15 meter is het bezit van een 'vaarbewijs' verplicht. Daarvoor moet een examen worden afgelegd. Voor de binnenwateren volstaat het Vaarbewijs I, voor groot water (IJsselmeer en Wadden) is Vaarbewijs II verplicht;

skiclub: bedoeld is een vereniging, die op alleen voor dat doel aangewezen water met behulp van één snelle motorboot de waterskisport beoefent;

waterskivereniging: bedoeld is een vereniging, gevestigd aan openbaar vaarwater, waarop de leden meestal met eigen boten de waterskisport beoefenen.

VORMEN VAN SNELLE WATERSPORT

1: KABELSKI

- kenmerken** : bij kabelski wordt de skiër niet getrokken door een snelle motorboot, maar door een rondlopende kabel waaraan met onderlinge afstanden van 100 meter skilijnen kunnen worden gekoppeld.
- vaarwater** : voor een kabelbaan is een wateroppervlak nodig met een lengte van tenminste 370 meter en een breedte van tenminste 150 meter. De diepte van het water mag niet minder dan 1.50 mtr. bedragen. Een kabelski-installatie kan niet worden geplaatst op plekken met een sterk wisselend waterpeil.
- vaareigenschappen** : n.v.t.
- vaargedrag** : n.v.t.
- vaarsnelheid** : de snelheid van een kabelbaan is regelbaar tussen 0 en 60 km/u. De snelheid voor recreatief gebruik bedraagt ongeveer 30 km/u.
- veiligheid** : omdat het water uitsluitend voor het kabelskiën kan worden gebruikt zijn er geen risico's voor de omgeving; de risico's voor de kabelskiërs zelf beperken zich tot de in iedere vorm van sportbeoefening bekende blessures.
- oevers** : het kabelskiën heeft geen invloed op de oeverbescherming. De voorkeur gaat uit naar zandstranden of naar een lage beschoeiing.
- locatie** : kabelski is 'milieuvriendelijk' en past in een natuurlijke omgeving. Om exploitatieredenen worden banen vrijwel altijd geplaatst op korte afstand van grote woonkernen.
- voorzieningen** : de installatie bestaat uit vier of vijf masten waaraan de draaischijven van de transportkabel zijn bevestigd en een start-accommodatie. Kabelbanen zijn vrijwel altijd gecombineerd met een horecavoorziening, waarin ook kleedruimten, werkplaatsen etc. zijn ondergebracht.
- sportief/recreatieve waarde** : kabelskiën heeft dezelfde sportieve kwaliteiten als het skiën achter de boot. De capaciteit is echter het tienvoudige, waardoor de sport tegen een lage prijs kan worden aangeboden.
- economische waarde** : de investeringskosten zijn relatief hoog en een kabelbaan kan niet zonder betaalde medewerkers worden geëxploiteerd. Daarom moet een behoorlijke bezettingsgraad gedurende een lang seizoen (april/oktober) kunnen worden gerealiseerd. Als aan die voorwaarden kan worden voldaan zal een kabelbaan in combinatie met een horecavoorziening veel publiek trekken en op lonende wijze kunnen worden geëxploiteerd.
- bijzonderheden** : een kabelski-accommodatie kan goed worden gecombineerd met het beheer van omliggende voorzieningen voor dagrecreatie. ■

**sportief/recreatieve
waarde** :

door het gebruik van slechts één boot beperkt een skiclub zich meestal tot een maximum van 100 actieve leden. Daarnaast wordt tijd vrijgehouden voor niet-leden: ongeorganiseerde recreanten ('skischool') en doelgroepen als b.v. scholen, bedrijven, gehandicapten.

**economische
waarde** :

de kleinschaligheid van een skiclub beperkt de directe economische waarde. De skiclub is volledig afhankelijk van de inzet van vrijwilligers. Er kan echter sprake zijn van een afgeleide economische waarde, wanneer -zoals meestal het geval is- de club gevestigd is in een voor recreatie geschikt gebied. De club kan dan de begeleiding van de recreatieve activiteiten op de oever of een daarvoor aangewezen strandgedeelte voor zijn rekening nemen.

bijzonderheden :

er zijn goede voorbeelden van dit soort skiclubs. Nadere informatie daarover is beschikbaar.

VORMEN VAN SNELLE WATERSPORT

2: WATERSKICLUB

- kenmerken** : de benaming 'skiclub' wordt gebruikt voor een waterski-vereniging, waarvan de leden zelf geen boot bezitten, maar gebruik maken van een trekboot die eigendom is van de vereniging.
- vaarwater** : een skiclub maakt bij voorkeur gebruik van een beschutte plas, die niet openstaat voor ander waterverkeer. De minimum-afmetingen zijn 600 x 100 meter, de minimum-diepte bedraagt 1.50 meter.
- vaareigenschappen** : skiclubs maken gebruik van speciaal voor de waterskisport ontworpen en door de internationale organisatie goedgekeurde trekboten. Bij die goedkeuring gaat het niet alleen om de sportieve kwaliteit, maar ook om het milieu-aspect. Maatgevend is daarbij de strenge milieuwetgeving, die in de Verenigde Staten van kracht is.
- vaargedrag** : de stuurman van de skiboort hoeft geen rekening te houden met ander waterverkeer. Zijn taak in wedstrijd en training is, iedere skiër in een rechte lijn en met een constante, reglementair bepaalde snelheid door de wedstrijd baan te trekken. Voor die taak is hij gediplomeerd door de NWB. Tot de eisen die aan hem of haar worden gesteld behoren het bezit van het Vaarbewijs en het praktijkvaarbewijs van de Nederlandse Waterski Bond met de aantekening 'skitrekker'.
- vaarsnelheid** : de gebruikelijke vaarsnelheid voor de recreatieve sportbeoefening, maar ook voor een deel van de wedstrijd sport ligt tussen 30 en 40 km/u. Voor de overige onderdelen van de wedstrijd sport geldt als reglementair toegestane maximumsnelheid 58 km/u.
- veiligheid** : het hierboven gestelde sluit veiligheidsrisico's voor de omgeving uit; de risico's voor de skiërs zelf beperken zich tot de in iedere vorm van sportbeoefening bekende blessures.
- oevers** : een verticale oeverbescherming is onbruikbaar voor waterskiclubs i.v.m. het teruglopen van golven. Ideale oevers zijn zandstranden, rietkragen en flauw oplopende harde oeverbeschermingen. Afslag van oevers hoeft niet te worden gevreesd; bij zachte oevers is het soms nodig over korte afstand een versterking aan te brengen bij het startpunt, omdat de boot daar dicht onder de oever komt en bij het optrekken een relatief hoge golf veroorzaakt.
- locatie** : de skiclub prefereert een door begroeide oevers beschermt vaargebied. Deze begroeiing blijkt in de praktijk ook goed te werken als 'geluidswal'.
- voorzieningen** : de skiclub stelt weinig eisen aan zijn accommodatie: wedstrijd banen worden door middel van boeien uitgezet, voor de start wordt meestal een vlot gebruikt. Het onderkomen beperkt zich vaak tot een semipermanent gebouw of een stacaravan.

- sportief/recreatieve waarde** : door het gebruik van slechts één boot beperkt een skiclub zich meestal tot een maximum van 100 actieve leden. Daarnaast wordt tijd vrijgehouden voor niet-leden: ongeorganiseerde recreanten ('skischool') en doelgroepen als b.v. scholen, bedrijven, gehandicapten.
- economische waarde** : de kleinschaligheid van een skiclub beperkt de directe economische waarde. De skiclub is volledig afhankelijk van de inzet van vrijwilligers. Er kan echter sprake zijn van een afgeleide economische waarde, wanneer -zoals meestal het geval is- de club gevestigd is in een voor recreatie geschikt gebied. De club kan dan de begeleiding van de recreatieve activiteiten op de oever of een daarvoor aangewezen strandgedeelte voor zijn rekening nemen.
- bijzonderheden** : er zijn goede voorbeelden van dit soort skiclubs. Nadere informatie daarover is beschikbaar. ■

VORMEN VAN SNELLE WATERSPORT

3: GERELEMENTEERDE WATERSKILOCATIE

- kenmerken** : de waterskisport wordt beoefend achter partikuliere skiboten, waarvan de eigenaar gebruik heeft gemaakt van een voor dat doel en voor het betrokken vaarwater bestemde vergunningsregeling. Het aantal uit te geven vergunningen wordt bepaald door de capaciteit van het voor waterskiën aangewezen vaarwater.
- vaarwater** : een goede lengte voor een waterskilocatie is 2000 mtr; een bruikbaar minimum is 750 mtr. De minimum-diepte bedraagt 1.50 mtr. Voor het voor waterskiën aangewezen vaargebied moet tenminste een ankerverbod van kracht zijn.
- vaareigenschappen** : ieder vaartuig dat een snelheid van 25 km/u of meer kan ontwikkelen, is in principe in staat een skiër te trekken. Er zou echter op moeten worden toegezien, dat vergunningen alleen worden gegeven aan schepen, die aan alle voor het trekken van waterskiërs te stellen eisen voldoen.
- vaargedrag** : de skiër verwacht van zijn stuurman, dat deze met constante snelheid een zo recht mogelijke koers vaart en ruime bochten neemt. De waterskiër is 'plaatsgebonden', wat betekent dat hij zo dicht mogelijk bij zijn thuishaven blijft.
- vaarsnelheid** : de meest gebruikelijke vaarsnelheid bij het recreatief skiën ligt tussen 30 en 40 km/u.
- veiligheid** : het B.P.R. stelt eisen m.b.t. het vaargedrag van de schipper van een snelle motorboot. Daaronder behoren het bezit van het 'vaarbewijs' en de aanwezigheid van een 'copiloot' aan boord. Het is aan te bevelen, dat het reglement dat het vergunningensysteem regelt aanvullende bepalingen bevat m.b.t. het vaargedrag. Daarbij kan worden gedacht aan de aan te houden vaarrichting en de inacht te nemen onderlinge afstand. Behalve door de hierboven genoemde maatregelen kan de veiligheid worden bevorderd door met behulp van boeien een 'circuit' uit te zetten. De veilige afstand tussen de boeg van een boot en een voorgaande skiër bedraagt 100 meter. Bij een circuitlengte van 2000 mtr. betekent dit, dat gelijktijdig niet meer dan 20 skiboten op het water mogen zijn. (Dit betekent niet, dat ook het aantal uit te geven vergunningen tot 20 moet worden beperkt. Een gemiddelde skibeurt duurt slechts 15 minuten en niet alle boten zijn gelijktijdig in gebruik.)
- oevers** : een verticale oeverbescherming is ongewenst i.v.m. het teruglopen van golven. Ideale oevers zijn zandstranden, rietkragen en flauw oplopende harde oeverbeschermingen. Afslag van oevers behoeft niet te worden gevreesd; in de eerste plaats door de 'oppervlakkige' golf die een snelle motorboot produceert, in de tweede plaats omdat een afstand van 50 meter van de oever in acht moet worden genomen.
- locatie** : bereikbaarheid van de locatie over water via een snelvaarroute is

van belang. Ten behoeve van trailerboten moet de locatie over de weg benaderbaar zijn.

- voorzieningen** : zowel ten behoeve van de sportieve activiteit zelf als voor een goede begeleiding daarvan is het belangrijk, dat de locatie aansluit op een verzorgingspunt op de oever, tenminste omvattende: startsteiger, speelweide, sanitaire voorzieningen, EHBO, horeca-voorziening. Aansluitend of in de nabijheid dienen aanwezig te zijn een trailerhelling en een jachthaven voor bevoorrading en onderhoud van de schepen.
- sportief/recreatieve waarde** : het waterskiën achter privéboten wordt net als in de rest van de watersport in familiekring of kleine vriendengroepen beoefend en heeft een overwegend recreatief karakter. Veelal zal in de locatie ook een skischool actief zijn.
- economische waarde** : de verzorging van de skiboten is belangrijk voor omliggende bedrijven. Door het karakter van de waterskisport (15 minuten intensieve inspanning, gemiddeld 2 uur rust) wordt relatief veel gebruik gemaakt van horecafaciliteiten. De horeca profiteert ook van het kijkspel, dat de waterskiërs passieve recreanten biedt. Doordat i.v.m. het vergunningstelsel de waterski-activiteiten hecht aan de locatie zijn gebonden wordt meestal ook gebruik gemaakt van campings etc.
- bijzonderheden** : de aanwezigheid van een waterskivereniging in de locatie is belangrijk voor het toezicht op- en de begeleiding van de sportieve activiteiten. De vereniging kan een belangrijke rol spelen bij de begeleiding van het gebruik van de trailerhelling en bij de voorlichting betreffende de vaarregels.

VORMEN VAN SNELE WATERSPORT

4: VRIJE WATERSKILOCATIE

- kenmerken** : de waterskisport wordt beoefend achter particuliere skiboten. De locatie wordt aangewezen in de 'Regeling snelle motorboten Rijkswateren; voor wateren onder beheer van lagere overheden is meestal een vergunning nodig. Voor het gebruik van de locatie gelden geen andere beperkingen en voorschriften, dan die welke zijn gesteld in bovengenoemde Regeling en het Binnenvaart Politie Reglement.
- vaarwater** : omdat geen beperking aan het aantal skiboten wordt gesteld, moet een flink oppervlak beschikbaar zijn. Als indicatie: 1000 x 500 meter. De minimumdiepte moet 1.50 meter bedragen. Voor het voor waterskiën aangewezen vaargebied moet tenminste een ankerverbod van kracht zijn.
- vaareigenschappen** : ieder vaartuig dat een snelheid van 25 km/u of meer kan ontwikkelen, is in principe in staat een skiër te trekken. De Regeling snelle motorboten Rijkswateren en het BPR stellen geen specifieke eisen aan skiboten, maar kennen alleen het begrip 'snelle motorboot'.
- vaargedrag** : de skiër verwacht van zijn stuurman, dat deze met constante snelheid een zo recht mogelijke koers vaart en ruime bochten neemt. De waterskiër is 'plaatsgebonden', wat betekent dat hij zo dicht mogelijk bij zijn thuishaven blijft.
- vaarsnelheid** : de meest gebruikelijke vaarsnelheid bij het recreatief skiën ligt tussen 30 en 40 km/u.
- veiligheid** : het B.P.R. stelt eisen m.b.t. het vaargedrag van de schipper van een snelle motorboot. Daaronder behoren het bezit van het 'vaarbewijs' en de aanwezigheid van een 'copiloot' aan boord. Er is vooralsnog geen regelgeving voor het waterskiën op daarvoor aangewezen vrije locaties, die het mogelijk maakt andere veiligheidseisen te stellen dan die in het BPR. Overigens mag worden opgemerkt, dat de factor 'snelheid' bij ongelukken een zeer ondergeschikte rol speelt. Een skiër die valt in een gebied met veel verkeer loopt echter wel risico, als de bekwaamheid van de bemanning van zijn trekboot tekort schiet. De eisen die worden gesteld voor het verkrijgen van het 'Vaarbewijs' bieden geen garantie, dat deze bekwaamheid aanwezig is.
- oevers** : een verticale oeverbescherming is ongeschikt i.v.m. het teruglopen van golven. Ideale oevers zijn zandstranden, rietkragen en flauw oplopende harde oeverbeschermingen. Afslag van oevers hoeft niet te worden gevreesd; in de eerste plaats door de 'oppervlakkige' golf die een snelle motorboot produceert, in de tweede plaats omdat een afstand van 50 meter van de oever in acht moet worden genomen.
- locatie** : bereikbaarheid van de locatie over water via een snelvaarroute is van belang. Ten behoeve van trailerboten moet de locatie over de weg benaderbaar zijn.

- voorzieningen** : zowel ten behoeve van de sportieve activiteit zelf als voor een goede begeleiding daarvan is het belangrijk, dat de locatie aansluit op één of meer verzorgingspunten op de oever, tenminste omvattende: startsteiger, speelweide, sanitaire voorzieningen, EHBO, horeca-voorziening. Aansluitend of in de nabijheid dienen aanwezig te zijn een trailerhelling en een jachthaven voor bevoorrading en onderhoud van de schepen.
- sportief/recreatieve waarde** : het waterskiën achter privéboten wordt net als in de rest van de watersport in familiekring of kleine vriendengroepen beoefend en heeft een overwegend recreatief karakter. Veelal zal in de locatie ook een skischool actief zijn.
- economische waarde** : de verzorging van de skiboten is belangrijk voor omliggende bedrijven. Door het karakter van de waterskisport (15 minuten intensieve inspanning, gemiddeld 2 uur rust) wordt relatief veel gebruik gemaakt van horecafaciliteiten. De horeca profiteert ook van het kijkspel, dat de waterskiërs passieve recreanten biedt. Omdat open sportboten geen overnachtingsmogelijkheid bieden, wordt meestal ook gebruik gemaakt van campings etc.
- bijzonderheden** : de aanwezigheid van een waterskivereniging in de locatie is belangrijk voor het toezicht op- en de begeleiding van de sportieve activiteiten. De vereniging kan een belangrijke rol spelen bij de begeleiding van het gebruik van de trailerhelling en bij de voorlichting betreffende de vaarregels. ■

VORMEN VAN SNELLE WATERSPORT

5: GERELEMENTEERDE WATERSCOOTERLOCATIE

- kenmerken** : het jetskiën wordt beoefend op particuliere waterscooters.
1: de jetskiër is lid van de vereniging, die optreedt als beheerder van het vaarwater. Met deze vorm is op verschillende plaatsen al goede ervaring opgedaan;
2: de jetskiër maakt gebruik van een voor dat doel en voor het betrokken vaarwater bestemde vergunningsregeling. Het aantal uit te geven vergunningen wordt bepaald door de capaciteit van het voor het jetskiën aangewezen vaarwater. Met dit soort vergunningsregeling, vergelijkbaar met die voor waterskiën, is tot nu toe in de praktijk geen ervaring opgedaan;
- vaarwater** : minimum-afmetingen voor een waterscooterlocatie zijn 300 x 300 mtr. De minimumdiepte bedraagt 1.50 mtr. Het water kan niet voor andere doeleinden worden gebruikt.
- vaareigenschappen** : er zijn twee hoofdtypen van waterscooters.
1: de scooter voor sportief gebruik, die meestal staand wordt bestuurd. Langzame vaart is vaak onmogelijk door onvoldoende drijfvermogen.
2: de 'zittende' scooter, vaak ook geschikt voor twee personen. Langzame vaart is mogelijk.
- vaargedrag** : de scooter van het type 1/ wordt vooral gebruikt voor sportieve doeleinden; snelle slalom- en springbewegingen. De jetskiër is 'plaatsgebonden', wat betekent dat hij zo dicht mogelijk bij zijn thuishaven blijft.
- vaarsnelheid** : de scooter type 1/ wordt altijd op snelheid gevaren; type 2/ meestal.
- veiligheid** : voor het Binnenvaart Politie Reglement is een waterscooter een snelle motorboot. De bestuurder moet daarom in het bezit zijn van het 'vaarbewijs'. Veiligheidsrisico's voor de omgeving zijn er niet; de risico's onderling worden bepaald door de vaardigheid van de jetskiërs en het aantal scooters dat gelijktijdig op het water wordt gelaten.
- oevers** : varen met waterscooters stelt geen bijzondere eisen aan de oevers.
- locatie** : ten behoeve van het aanvoeren van waterscooters op trailers moet de locatie over de weg benaderbaar zijn. In verband met het geluidsaspect zal gekozen worden voor locaties, waar geluidshinder geen rol speelt, b.v. nabij grote verkeerswegen.
- voorzieningen** : voor het tewaterlaten van de scooters en voor het starten en landen moet een deel van de oevers een glooiend talud (strand) hebben. Er moet een verzorgingspunt op de oever zijn, tenminste omvattende sanitaire voorzieningen, EHBO, kantine.
- sportief/recreatieve waarde** : het varen met waterscooters op kleine wateren is zowel een snelheids- als een behendigheidssport.

**economische
waarde**

: voor watersportbedrijven zijn de waterscooters een interessante
groeimarkt. De locatie zelf zal niet alleen jetskiërs maar zeker ook
toeschouwers aantrekken en biedt daarmee mogelijkheden in de
sfeer van horeca en verblijfsrecreatie.

bijzonderheden

: de aanwezigheid van een waterscootervereniging in de locatie is
belangrijk voor het toezicht op- en de begeleiding van de
sportieve activiteiten. ■

VORMEN VAN SNELLE WATERSPORT

6: VRIJE WATERSCOOTERLOCATIE

- kenmerken** : het jetskiën wordt beoefend op partikuliere waterscooters. De locatie wordt aangewezen in de 'Regeling snelle motorboten Rijkswateren'; voor wateren onder beheer van lagere overheden is meestal een vergunning nodig. Voor het gebruik van de locatie gelden geen andere beperkingen en voorschriften, dan die welke zijn gesteld in bovengenoemde Regeling en het Binnenvaart Politie Reglement. Er zijn nog weinig vrije waterscooterlocaties aangewezen. De ervaring, opgedaan met een locatie op het Zoommeer is echter positief.
- vaarwater** : omdat geen beperking aan het aantal scooters wordt gesteld moet een flink oppervlak beschikbaar zijn. Als indicatie: 500 x 500 mtr. De minimumdiepte moet 1.50 mtr. bedragen. Voor het voor waterscooters aangewezen vaargebied moet tenminste een ankerverbod van kracht zijn.
- vaareigenschappen** : er zijn twee hoofdtypes van waterscooters:
1; de scooter voor sportief gebruik. die meestal stand wordt bestuurd. Langzame vaart is vaak onmogelijk door onvoldoende drijfvermogen.
2; de 'zittende' scooter', vaak ook geschikt voor twee personen. Langzame vaart is mogelijk.
- vaargedrag** : de scooter van het type 1/ wordt vooral gebruikt voor sportieve doeleinden; snelle slalom- en springbewegingen. Het type 2/ kan zowel sportief als 'toeristisch' worden gebruikt. de jetskiër is 'plaatsgebonden', wat betekent dat hij zo dicht mogelijk bij zijn thuishaven blijft.
- vaarsnelheid** : waterscooters worden op snelheid gevaren.
- veiligheid** : voor het Binnenvaart Politie Reglement is een waterscooter een snelle motorboot. De bestuurder moet daarom in het bezit zijn van het 'vaarbewijs'. Er is vooralsnog geen regelgeving voor het varen met waterscooters die het mogelijk maakt, voor het jetskiën op daarvoor aangewezen vrije locaties andere veiligheidseisen te stellen dan die welke zijn gesteld in het B.P.R.
- oevers** : het varen met waterscooters stelt geen bijzondere eisen aan de oevers.
- locatie** : bereikbaarheid van de locatie over water via een snelvaarroute is van belang. Ten behoeve van het aanvoeren van waterscooters op een trailer moet de locatie over de weg benaderbaar zijn. In verband met het geluidsaspect zal gekozen worden voor locaties, waar geluidshinder geen rol speelt, b.v. nabij grote verkeerswegen.
- voorzieningen** : zowel ten behoeve van de sportieve activiteit zelf als voor een goede begeleiding daarvan is het belangrijk, dat de locatie aansluit op een verzorgingspunt op de oever, tenminste omvattende: tewaterlaatplaats, sanitaire voorzieningen, EHBO, horeca-

voorziening. In de nabijheid dient een jachthaven aanwezig te zijn voor bevoorrading en onderhoud van de scooters.

**sportief/recreatieve
waarde**

: het varen met waterscooters is zowel een snelheids- als een behendigheidssport.

**economische
waarde**

: de verzorging van de waterscooters is belangrijk voor in de omgeving van de locatie liggende watersportbedrijven, waarvoor het jetskiën een interessante groeiemarkt is. De locatie zal niet alleen jetskiërs, maar zeker ook toeschouwers aantrekken en biedt daarmee mogelijkheden in de sfeer van de horeca.

bijzonderheden

: de aanwezigheid van een waterscootervereniging in de locatie is belangrijk voor het toezicht op- en de begeleiding van de sportieve activiteiten.

VORMEN VAN SNELLE WATERSPORT

7: SNELVAARROUTE

- kenmerken** : voor vaartuigen, die volgens de definitie in het Binnenvaart Politie Reglement zijn gekwalificeerd als 'snelle motorboot' is het toegestaan te varen met snelheden boven de 20 km/u op wateren, die daarvoor zijn aangewezen in de 'Regeling snelle motorboten Rijkswateren' en op daarvoor aangewezen wateren onder beheer van lagere overheden. Op rijkswateren is vaak-, op overige wateren meestal zowel snelvaren als waterskiën op hetzelfde water toegestaan. Voor het gebruik van 'snelvaarwater' gelden geen andere beperkingen en voorschriften, dan die welke zijn gesteld in bovengenoemde Regeling en het Binnenvaart Politie Reglement.
- vaarwater** : de lengte van het vaarwater is belangrijker dan de breedte. De minimumdiepte moet 1.50 meter bedragen.
- vaareigenschappen** : wanneer het om snelvaren gaat wordt er in de regeling vooralsnog geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende types snelle motorboten. Toch zijn er aanzienlijke verschillen, die van invloed zijn zowel op de vaareigenschappen, als op het vaargedrag:
- waterscooters en ook rubberboten komen door hun lichte constructie bij het passeren van golven gemakkelijk uit het water, wat extra eisen stelt aan de vaardigheid van de schipper;
 - snelle open motorboten zijn minder gevoelig voor golven en komen al bij relatief lage snelheid (30/35 km/u.) tot een volledig planerende vaart;
 - snelle kruisers hebben door de inbouw van verblijfs-akkommodatie een relatief hoog gewicht, komen daardoor minder makkelijk in volledige planerende vaart en veroorzaken daardoor hogere golven.
- vaargedrag** : het varen met een snelle motorboot is in principe een vorm van watertoerisme, maar kan ook dienen om snel de visstek, waterski- of waterscooterlocatie te bereiken. Waterscooters zullen alleen voor korte tochten worden gebruikt; ze vervullen vaak de functie van bijboot voor grotere jachten. Open motorboten zijn geschikt voor dagtochten en snelle kruisers voor meerdaagse tochten. Het toeristische karakter van het varen met snelle motorboten vraagt om langere trajekten waarop snel kan worden gevaren. Wanneer slechts korte vaarafstanden beschikbaar zijn (op de kleinere meren, of doordat op doorgaande vaarroutes slechts op korte vaarvakken snel mag worden gevaren) leidt dat tot oneigenlijk gebruik ('stunten').
- vaarsnelheid** : voor toeristische doeleinden wordt meestal op kruissnelheid ($\pm 2/3$ van het maximumvermogen) gevaren. Bij die snelheid wordt een snelle motorboot geacht, volledig te planeren.
- veiligheid** : het B.P.R. stelt eisen m.b.t. het vaargedrag van de schipper van een snelle motorboot. Daaronder behoort het bezit van het

'vaarbewijs'. Uit diverse onderzoeken blijkt overigens, dat de factor 'snelheid' bij ongelukken een ondergeschikte rol speelt.

- oevers** : als voor de overige gemotoriseerde watersport.
- locatie** : doorgaande vaarroutes.
- voorzieningen sportief/recreatieve waarde economische waarde** : als voor de overige gemotoriseerde watersport.
- waarde** : als voor de overige gemotoriseerde watersport.
- waarde** : als voor de overige gemotoriseerde watersport.
- bijzonderheden:** -

