

Vaarbeleid in Langedijk



Dit is een uitgave van de gemeente Langedijk
Postbus 15, 1723 ZG NOORD-SCHARWOUDE

Bezoekadres: Vroedschap 1, 1722 GX ZUID-SCHARWOUDE
www.gemeentelangedijk.nl

Inhoudsopgave

Onderwerp:	Bladzijde:
Vaarbeleid , waarom (1)	3
Vaarbeleid, wat is dat (2)	5
Waar is het vaarbeleid van toepassing (3)	6
Wat vaart er zoal in de Langedijker wateren (4)	7
Wie zijn er bij het vaarbeleid betrokken (5)	8
Voorzieningen voor waterrecreanten (6)	11
Verhuur van boten (7)	14
Rondvaarten (8)	15
Elektrisch varen (9)	16
Gedrag op en aan het water, welke afspraken (10)	18
Vaarvergunning/registratie (11)	20
Toezicht en handhaving (12)	22
Beslispunten (13)	24
Financiële consequenties (14)	28
Bijlage	
- samenstelling klankbordgroep	29
- legesberekening vaarvergunning	30
- situatietekening picknick eiland	31
- voorbeeld informatiedag elektrisch varen	32

November 2008, versie 4.0

1. Vaarbeleid, waarom ?

Toen in 2001 er initiatieven ontstonden om Langedijk beter doorvaarbaar te maken was dat voor veel inwoners reden om daar erg enthousiast over te zijn. Anderen werden ongerust.

Enthousiast omdat met de betere doorvaarbaarheid van de gemeente er weer iets van de cultuurhistorie van vroeger teruggebracht kon worden. Het maakt het wonen in onze gemeente aantrekkelijker. Anderen werd ongerust omdat er overlast gevreesd werd.

Een betere doorvaarbaarheid van de gemeente is inmiddels tot gemeentelijk beleid verheven, getuige de vele richtinggevende en breed gedragen besluiten van de gemeenteraad hierover. Voorbeelden hiervan zijn:

CanalLink/Waterways for Growth:

Dit betreft een subsidieprogramma van de Europese Gemeenschap waar Langedijk aan mee heeft gedaan en op grond waarvan subsidie is ontvangen voor het opstellen van de ontwikkelingsvisie doorvaarbaarheid. Het programma Canal Link is inmiddels beëindigd. CanalLink had onder andere tot doel om het culturele erfgoed van de waterwegen te behouden en om het toerisme op de binnenwateren te bevorderen. Waterways for Growth is de opvolger van Canal Link. In tegenstelling tot Canal Link kent Waterways for Growth geen subsidie op investeringen, wel voor onderzoeksprojecten.

Ontwikkelingsvisie doorvaarbaarheid:

De raad van Langedijk besloot op 6 juli 2006 een ontwikkelingsvisie met betrekking tot de doorvaarbaarheid van de waterwegen in Langedijk vast te stellen. In die visie kwamen de sterke punten van Langedijk met betrekking tot het water tot uiting. Er blijken enorme kansen voor Langedijk te liggen, vooral op het gebied van toerisme en vormen van recreatie voor eigen inwoners. Bedreigingen waren er ook. Het zou te druk worden, en er zou overlast als gevolg van stank, geluid en vervuiling ontstaan. De conclusie was dat de kansen aangegrepen moeten worden en dat door het formuleren van een vaarbeleid de bedreigingen moeten worden beheerst.

De nota toerisme en recreatie (in concept gereed):

In deze nota spreekt de gemeente de ambitie uit om de toeristische mogelijkheden te ontwikkelen en te versterken. Op grond van deze beleidsnota zet de gemeente de komende jaren in op het uitbreiden van de vaartoeristische mogelijkheden, het realiseren van vaarmogelijkheden en bijbehorende voorzieningen.

Visie en missie van de raad van Langedijk:

De raad heeft op 13 mei 2008 in zijn visiedocument uitgesproken dat Langedijk niet de ambitie heeft om een landelijke toeristentrekker te worden; dan zouden belangrijke kernwaarden, zoals rust en menselijke maat in het gedrang komen. De mogelijkheden die het water biedt zijn er vooral voor de eigen bewoners en mensen uit de regio. Maar diezelfde visie zegt ook: Het uitbreiden van de recreatiemogelijkheden vergroot de aantrekkelijkheid van Langedijk als woongemeente. Hierbij moet gedacht worden aan extra aanlegplaatsen voor vaartuigen en verbetering van de doorvaarbaarheid.

Een betere doorvaarbaarheid betekent meer vaarmogelijkheden. Dat leidt onlosmakelijk tot meer gebruikers van het water. Die gebruikers houden er verschillend gedrag op na. Dat gedrag kan tot conflicten leiden. Met het vaststellen door de raad van de ontwikkelingsvisie doorvaarbaarheid is de aanzet gegeven tot een meer intensief gebruik van het water in Langedijk. Sprekend voorbeeld is de wijziging van de situatie in de Lepelaar te Broek op Langedijk. In 2004 is de dam met het wegdek verwijderd en is er een brug gemaakt. Nu is het mogelijk dat men een rondje via de Achterburggracht kan varen.

De doorvaarbaarheid is inmiddels ook tot uiting gekomen in de ontwikkeling van nieuwe woonwijken. Het heeft tot doel de aantrekkelijkheid van de gemeente te vergoten. Wonen aan of nabij het water heeft voor veel mensen een meerwaarde als het gaat om de waardering van de woonomgeving. Langedijk afficheert zich graag daarmee.

Meer vaarmogelijkheden leiden tot meer vaarbewegingen. Er is ook meer kans op niet-gewenst gedrag, zoals te snel varen. De golfslag die daardoor ontstaat kan beschadiging van aangemeerde vaartuigen tot gevolg hebben. Het leidt ook tot afkalving van oevers en verval van beschoeiingen. Hoge golven verstoren broedende watervogels aan de wallekanten. Soms gaan hele nesten verloren door dit gedrag. Een dag of avond op het water gaat meestal gepaard met ontspanning en plezier. Als dit plezier zodanige vormen aanneemt dat anderen daar last van hebben is er sprake van overlast. Luidruchtig gedrag in de avonden of de nachtelijke uren waarbij alcohol een rol speelt, lawaai door radio of lawaaiige motoren, het zijn zaken die de direct aanwonenden niet waarderen en waarvan men gevrijwaard wil zijn. Als er aangemeerd wordt op plaatsen waar dat eigenlijk niet kan uit een oogpunt van veilige en vlotte doorstroming van het scheepvaartverkeer zal er ingegrepen moeten worden. Zo mag men geen ligplaats innemen onder een brug of in een doorvaarduiker en ook niet bij de sluis. Maar ook het aanmeren pal naast zo'n kunstwerk of in een ecologisch ingerichte oever is ongewenst.

Vaarbeleid is niet alleen het verbieden van ongewenst gedrag, maar heeft ook betrekking op het stimuleren van gewenst gedrag. Als een bepaalde plaats zeer geschikt of aantrekkelijk is om er aan te meren, of om op de oever te recreëren kan dit door het treffen van voorzieningen gestimuleerd worden. Het plaatsen van extra beschoeiing of aanmeerpalen of zelfs een steiger kan daar toe bijdragen. Bepaalde sloten en oevers lenen zich daarvoor. Er kan dan ook met meer "gezag" opgetreden worden tegen het aanmeren op plaatsen waar dat juist niet moet, zoals in rietkragen.

Vaarbeleid is dus nodig om de ecologische omgeving te beschermen. Vaarbeleid is nodig om mensen die aan het water wonen te beschermen tegen mogelijke overlast als gevolg van de aanwezigheid van al die vaartuigen en hun opvarenden. Vaarbeleid is nodig om wallekanten en beschoeiingen te beschermen.

Kortom,

Vaarbeleid is nodig om de schadelijke neveneffecten van het varen en alles wat daarmee verband houdt tegen te gaan en om alles wat kan bijdragen aan de positieve beleving van het varen in Langedijk te stimuleren.
--

2. Vaarbeleid, wat is dat ?

Vaarbeleid is geen beleid wat op zich zelf staat maar is een uitvloeisel van het beleid dat is geformuleerd in de ontwikkelingsvisie doorvaarbaarheid Langedijk, zoals dat is vastgesteld door de raad in juli 2006. Bladzijde 33 van die visie zegt hierover: "De mogelijkheden van het varen (...) dienen te worden verbeterd. (...) Enige ontwikkeling ten behoeve van het bevorderen van het toerisme behoeft niet te worden geschuwd, maar dit mag de leefbaarheid niet in gevaar brengen".

Vaarbeleid is het maken van voorzieningen zodat het aantrekkelijk wordt om in Langedijk op het water of aan de oevers te recreëren.

Vaarbeleid is ook dat je er als gemeente voor zorgt dat de openbare ruimte (het water, de oever) er mooi bij ligt en dat men zich prettig in die ruimte voelt en men er van geniet. Dat kan inhouden dat drijfvuil op tijd wordt verwijderd en dat er zich geen obstakels in of langs de vaarwegen bevinden.

Het komt er ook op neer dat er afspraken en regels gemaakt moeten worden.

- Afspreken dat je niet harder mag varen dan 6 km per uur.
- Afspreken dat je geen herrie maakt of rommel achterlaat.
- Afspreken dat je niet aanmeert waar dat logischerwijze niet kan uit een oogpunt van veiligheid of bescherming van natuurwaarden.
- Afspreken dat je een boot die je niet meer gebruikt, zelf opruimt en niet onbeheerd of als wrak achterlaat.
- Afspreken dat je je boot te water laat op daartoe geschikte of daarvoor aangewezen plaatsen.

Tenslotte houdt vaarbeleid ook in dat er iemand is die toezicht houdt op die afspraken en regels en die zo nodig corrigerend optreedt.

Kortom,

Vaarbeleid is het geheel aan inrichtingsmaatregelen, gedragsafspraken en gedragsregels, educatie en voorlichting met het oog op leefbaarheid, op ecologie en op veiligheid en beheer van waterwegen, plassen en vaarten.
--

3. Waar is het vaarbeleid van toepassing ?

Het vaarbeleid in deze notitie gaat vooral over zaken die betrekking hebben op de wateren in de bewoonde omgeving, dus in de woonwijken, zoals De Koog, het Rijk der Duizend Eilanden, Mayersloot, maar ook de nieuwe wijk Twuyverhoek in Sint Pancras en de doorgaande routes tussen deze wijken. Het gaat ook om het landschapsreservaat Oosterdel. Vaarbeleid heeft dus betrekking op alle openbaar toegankelijke wateren in Langedijk. De ontwikkelingsvisie doorvaarbaarheid spreekt in dat verband ook wel over het poldervaargebied.

Er zijn uitzonderingen. Dit is ten eerste het kanaal Alkmaar Omval – Kolhorn en het Noord-Hollands kanaal. Deze beide wateren worden in de context van deze notitie beschouwd als groot vaarwater, waarop het provinciaal beleid en het provinciaal beheer van toepassing is. Het is niet noodzakelijk voor die wateren aanvullend gemeentelijk beleid vast te stellen. Daarnaast wordt het water van het recreatiegebied het Geestmerambacht uitgesloten. Het beheer daarover berust bij het Recreatieschap Geestmerambacht. Op het water in het Geestmerambacht is de beheersverordening van het Geestmerambacht van toepassing.

De passantenhaven van Broek op Langedijk, die in open verbinding staat met het kanaal Alkmaar Omval – Kolhorn verdient in de nabije toekomst speciale aandacht. In deze haven zijn recentelijk verbeteringen aangebracht aan loopsteigers en aanmeervoorzieningen, maar een totale herinrichting van het havengebied moet nog plaatsvinden. Het doel is om deze haven in alle opzichten meer aantrekkelijk te maken. Passanten moeten door die aantrekkelijkheid gestimuleerd worden een ligplaats te kiezen, teneinde vandaar uit de omgeving te verkennen. Het in de volgende hoofdstukken beschreven vaarbeleid heeft echter in hoofdzaak betrekking op het poldervaargebied.

Dit past ook in de visie die eerder is vastgesteld: er is verschil tussen het kleinschalige watertoerisme binnen de sluis en het grootschaliger recreatief vaarverkeer daarbuiten.

4. Wat vaart er zoal in Langedijk ?

Kenmerkend voor Langedijk en haar cultuurhistorie zijn de akkerschuiten, ook wel tuindersvletten genoemd. Deze zijn zwart geschilderd en voorzien van een rode bies. Ze zijn meestal uitgerust met inboordmotoren.



Er varen echter ook moderne sloepen van verschillende grootte en uitvoering, de één met inboordmotor, de ander met buitenboordmotor. En dan zijn er de vele vletten, roeiboten, kano's, visboten, toerbootjes, al dan niet met een kleine kajuit en tenslotte de bij jeugdige watersporters geliefde zogeheten zodiac's. Dit zijn rubberboten met buitenboordmotor. Een enkele boot is voorzien van een elektrisch aangedreven voortstuwing.

Zeilboten zal men niet of nauwelijks aantreffen, op een enkele boot op de Noorderplas na. Het poldervaargebied in Langedijk leent zich niet voor zeilen.

In het bewoonde gedeelte van het Rijk der Duizend Eilanden en in de omgeving van De Koog treft men soms ook nog een wat groter motorkajuitjacht aan, maar deze schepen zullen niet in de overige woonwijken kunnen komen vanwege de beperkte doorvaarthoogte van de bruggen en duikers. Ook de breedte van de vaarwegen leent zich daar niet voor. Deze schepen zullen eerder via de sluis in Broek op Langedijk naar het kanaal Alkmaar Omval – Kolhorn uitwijken.

Op zomerse dagen treft men hier en daar in de gemeente auto's met boottrailers aan van mensen die òf niet in Langedijk, òf wel in Langedijk maar niet aan het water wonen. Zij willen niettemin een dagje "Langedijk te water" doen met hun eigen boot. Er zijn op beperkte schaal voorzieningen gemaakt om een boot te water te laten, zoals aan de Lepelaar, aan de Oostelijke Randweg tegenover de Winterkoning en nabij de rotonde aan de Westelijke Randweg ten noorden van het gemeentehuis.

5. Wie zijn bij het vaarbeleid betrokken ?

5.1 De inwoners van Langedijk

Bij het vaarbeleid zijn in de eerste plaats de inwoners van de gemeente zelf betrokken. Zij zijn belanghebbend. Er is echter onderscheid te maken tussen diverse categorieën belanghebbende inwoners.

- bewoners die aan het water wonen en die genieten van het (uitzicht op het) water en alles wat zich daarop afspeelt;
- bewoners die niet aan het water wonen, en hun woongenot mede laten beïnvloeden door de waterrijke omgeving en daar plezier aan beleven;
- bewoners die begaan zijn met de mooie omgeving en vinden dat die niet verstoord mag worden door een teveel aan vaartuigen;
- bewoners die begaan zijn met de natuurlijke (ecologische) omgeving en flora en fauna;
- bewoners die in het bezit zijn van een vaartuig en daar in eigen gemeente mee rondvaren en daarvan genieten;
- bewoners die hun vaartuig gebruiken om bij "hun" eilandje in het Landschapsreservaat te komen;
- bewoners die, hoewel niet aan het water wonend, zich ergeren aan het gedrag van schippers;
- bewoners aan het water die "last" hebben van vaartuigen, die door hun vaarsnelheid schade toebrengen aan de oever of aan hun afgemeerde boot;
- bewoners aan het water die hinder ervaren van stank en lawaai van passerende boten of de opvarenden;

Bovenstaande opsomming kan nog uitgebreid worden met wellicht meer categorieën belanghebbende inwoners. De betrokkenheid van de inwoners komt tot uiting in de aanwezigheid van burgers, afkomstig uit de dorpsplatforms van Noord- en Zuid-Scharwoude en uit Broek op Langedijk in de klankbordgroep.

5.2 Ondernemers in Langedijk

Een van de nevendoelstellingen van het bevorderen van de doorvaarbaarheid van Langedijk is de bevordering van het toerisme. De gemeenteraad heeft dit reeds bij de vaststelling van de visie in juli 2006 onderkend en ook in de beleidsnota toerisme wordt de doorvaarbaarheid als speerpunt van het toerisme beschouwd. Men kan daarbij denken aan:

- horecaondernemers;
- bootverhuurders;
- verzorgers van rondvaarten;
- siertuinbezitters die hun tuin willen openstellen;
- logiesbedrijven.

Deze categorie belanghebbenden is er bij gebaat dat de maatregelen, de afspraken en de regels en de belangen die met het vaarbeleid gediend worden, helder en bekend zijn. Ondernemers willen weten wat het vaarbeleid voor hun bedrijf betekent en welke kansen er voor hen zijn.

5.3 Museum Broekerveiling

Zonder water geen museum Broekerveiling. Zo ongeveer kan men de relatie schetsen tussen het museum en het water in Langedijk. Kom je in Langedijk op het water, de kans is groot dat je ook langs en misschien wel in het museum komt. De doorvaarveiling van oudsher is immers dé toeristische trekker van Langedijk. Het museum is medeorganisator van de bekende lichtjesavond in augustus van elk jaar, waarbij vele tientallen verlichte vaartuigen een rondvaart door de gemeente maken.

Het museum met het buitenterrein ligt op een strategische plek in het vaarwegenstelsel van de gemeente. Het museum heeft een eigen rondvaartboot. Het museum heeft er belang bij dat haar rondvaartmogelijkheden behouden en zo mogelijk uitgebreid kunnen worden en het heeft belang bij bescherming van de gebouwen en de eilanden van het buitenterrein tegen de schadelijke gevolgen van hinderlijk vaargedrag (info www.broekerveiling.nl)

5.4 De beheerder van het landschapsreservaat Oosterdel, de Stichting Veldzorg

Het landschapsreservaat Oosterdel is het laatste stukje Langedijk dat nog de authentieke situatie weergeeft zoals die voor de grote ruilverkaveling van eind jaren zestig aanwezig was. In de context van het vaarbeleid gaat het te ver om op deze plaats hier dieper op in te gaan. Daarvoor zijn andere informatiebronnen beschikbaar.

Het laatste stukje authentiek Langedijk is voor het grootste deel in eigendom bij Staatsbosbeheer. De Stichting Veldzorg beheert het gebied. Het is deze stichting er alles aan gelegen om het gebied in de oude luister terug te brengen en te houden. De inspanningen die daartoe worden verricht zijn indrukwekkend. Aan de rand van het landschapsreservaat komt een beheer- en werkgebouw, waarin ook een educatieve ruimte wordt ondergebracht.

De stichting Veldzorg heeft samen met het gemeentebestuur inmiddels voor het Landschapsreservaat verkeersmaatregelen te water genomen die tot doel hebben om te voorkomen dat in het gebied gevaren wordt op een wijze en met een intensiteit die schade toebrengt aan de natuurwaarden en de oevers. Het gebied is “gesloten” verklaard voor motorisch aangedreven vaartuigen. Alleen met een ontheffing mag in het gebied gevaren worden. Er wordt een terughoudend ontheffingenbeleid gevoerd (info: www.veldzorg.nl)



5.5 De Stichting Langedijk Waterrijk

Deze stichting stelt zich ten doel om de cultuurhistorie van Langedijk levend te houden, waaronder het doorvaarbaar maken en houden van de oorspronkelijke vaarwegen in Langedijk. Zij zet zich in voor het behoud van het laatste stukje van het Rijk der Duizend Eilanden. Deze stichting is initiatiefnemer en organisator van de bekende lichtjesavond in augustus van elk jaar en van de koolsail die om de vijf jaar gehouden wordt.

Bij de vertegenwoordigers van deze stichting zit veel kennis omtrent het gebied en de historie van het gebruik van de vaarwegen. Het is van belang van deze kennis gebruik te maken (info: www.langedijkwaterrijk.nl)

5.6 Het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Hoewel vaarbeleid veel te maken heeft met gedrag van mensen en niet in de eerste plaats met het water zelf is het van belang bij het ontwikkelen van een vaarbeleid de waterstaatkundige belangen te betrekken. Het zou een gemiste kans zijn als bij het voorstellen van maatregelen dit soort belangen over het hoofd gezien zou worden. Het hoogheemraadschap is daartoe de meest aangewezen instantie om mee te denken bij het ontwikkelen van vaarbeleid (info: www.hhnk.nl).

5.7 De gemeente Langedijk

De gemeente heeft als belangenbehartiger van de gehele Langedijker gemeenschap verschillende belangen te dienen. Genoemd worden:

- het zorgen voor veiligheid op en aan het water;
- het bevorderen van het toerisme, als economisch doel (welvaart, werkgelegenheid);
- het beheren van de openbare ruimte waaronder ook het water valt;
- het bieden van een aantrekkelijke woonomgeving;
- het bieden van een goed ondernemersklimaat;
- het bieden van recreatieve mogelijkheden voor eigen inwoners en voor bezoekers van Langedijk;
- het beschermen van flora en fauna en van de natuur in het algemeen;
- het opstellen van gedragsregels en het treffen van voorzieningen;
- het maken van keuzes bij de besteding van publieke (geld-)middelen;
- het zorgen voor een evenwichtige afweging bij tegenstrijdige belangen.

5.7 De bezoekers

Het maakt deel uit van een bredere toeristische doelstelling om bezoekers van Langedijk, recreanten en toeristen, kennis te laten maken met onze waterrijke gemeente. Het is van belang dat wij onze bezoekers een mooi en goed onderhouden vaarwegennet aanbieden. Ook voor hen moet duidelijk zijn wat de spelregels op en aan het water zijn. In die betekenis zijn onze bezoekers dus ook betrokken bij een helder vaarbeleid.

5.8 De politie

De politie is belast met de handhaving van de openbare orde en veiligheid en de opsporing van strafbare feiten. Als door de gemeente maatregelen worden genomen in de vorm van het opstellen van gedragsregels, dan zal toegezien moeten worden op de naleving van die regels en op de handhaving ervan. Dit geschiedt tot nu toe in Langedijk door surveillances en andere vormen van controle door de politie. Maatregelen moeten controleerbaar en handhaafbaar zijn. Bovenal is het noodzakelijk dat maatregelen duidelijk en kenbaar zijn. De politie is daarom niet alleen handhaver maar ook adviseur bij het opstellen van maatregelen. Er is een ontwikkeling gaande dat de politie zich voor wat betreft haar taak meer en meer toelegt op de strafrechtelijke overtredingen en (gewelds)misdrijven en dat het toezicht op de naleving van orde-maatregelen zoals die in veel plaatselijke verordeningen voorkomen, wordt overgelaten aan gemeentelijke of regionale toezichthouders of bijzondere opsporingsambtenaren. Dit geldt ook voor het toezicht op en de handhaving van het vaarbeleid. In meerdere gemeenten, zoals in Graft-de Rijk en het waterrijke Reeuwijk zijn daar voorbeelden van.

6. Voorzieningen voor waterrecreanten

6.1 Trailerhellingen

In Langedijk bevinden zich bij de twee jachtwerven in Noord-Scharwoude en in Broek op Langedijk mogelijkheden om (tegen betaling) boten te water te laten. Dit gebeurt dan door middel van een botenkraan of –lift. Deze bedrijven beschikken niet over trailerhellingen. Verspreid over de gemeente bevinden zich drie provisorische trailerhellingen, waar botenbezitters gratis gebruik van kunnen maken voor het te water laten van lichte boten. Eén aan de zuidzijde van De Lepelaar, één aan de Oostelijke Randweg tegenover De Winterkoning en één nabij het gemeentehuis. Parkeervoorzieningen om de auto met de trailer achter te laten zijn daarbij niet of slechts beperkt aanwezig. Men kan parkeren in de grasberm. In de weekenden is bij het gemeentehuis en het daar tegenoverliggende parkeerterrein van De Binding meestal wel voldoende parkeerruimte.

De wens bestaat om iets te doen aan deze trailerhellingen. Ze zouden beter aangeduid moeten worden en technisch beter uitgevoerd moeten worden. Bij deze trailerhellingen zou ook een bord moeten komen waarop de gedragsregels staan vermeld die gelden op het water in Langedijk. Het is niet wenselijk om bij de hellingen aan De Lepelaar en de Oostelijke Randweg extra parkeervoorzieningen te treffen. De ruimte is daarvoor te beperkt en de verkeerssituatie leent er zich minder voor. Bezoekers van buiten de gemeente die hier een dag willen varen en hun boot achter de auto meenemen dienen gestimuleerd te worden hun boot te water te laten op een plaats waar ook voldoende parkeergelegenheid is. In publicaties over Langedijk, en bijvoorbeeld op de website van de gemeente kan daar aandacht aan geschonken worden.

6.2 Aanlegplaatsen

Het aanmeren van boten heeft uiteenlopende doelen.

- men wil stilliggen met het doel om aan boord te blijven (rusten, van uitzicht genieten);
- men wil aanmeren met het doel om de boot te verlaten om in de directe nabijheid van de boot te blijven, om op de wal te rusten, te verpozen, van het uitzicht te genieten, te recreëren etc.);
- men wil aanmeren met het voornemen om vanaf de boot de openbare weg te bereiken;
- men wil aanmeren met het doel de boot achter te laten (ligplaats innemen).

Er zijn, op één plek na, te weten de oever schuin tegenover de warmtekrachtcentrale in Meyersloot-West geen plaatsen specifiek ingericht om aan te meren. In de woonwijken treft men langs de sloten en vaarten diverse oevers aan die zich uitstekend lenen voor het innemen van ligplaatsen en waar dan ook veel gebruik van wordt gemaakt. Deze oevers grenzen meestal aan openbare gazons of aan wegbermen.

In het Rijk der Duizend Eilanden zijn de meeste oevers privé-eigendom, waar aanmeren door derden niet op prijs wordt gesteld. Daarnaast kent het gebied een aantal gemeente-eilanden. Deze eilanden zijn door bomen en struiken zodanig ingericht dat aanmeren niet voor de hand ligt, hooguit om even aan te leggen met het doel in de boot te blijven. In het landschapsreservaat is het verboden aan de eilanden aan te meren. Er worden drie eilandjes ingericht waar kano- en roeibootvaarders wel kunnen aanleggen en waarop men kan recreëren. Deze eilandjes zijn als zodanig aangeduid.

Men mag in de gemeente overal aanleggen, behalve op plaatsen waar dat uitdrukkelijk niet is toegestaan.

Plaatsen waar aanleggen niet mag zijn:

- onder bruggen en duikers en bij het sluisterrein;
- in de bocht bij de Lient nabij de toegangsbrug naar het museum;
- langs particuliere oevers;
- langs oevers waar dat als zodanig met borden is aangeduid;
- in ecologisch aangelegde oevers.

Het spreekt vanzelf dat motorkajuitjachten niet zullen kunnen aanmeren in het poldervaargebied, anders dan aan een eigen oever in bijvoorbeeld het bewoonde gedeelte van het Rijk der Duizend Eilanden en de omgeving van de Koog. Zie hiervoor ook de opmerking in hoofdstuk 4 op bladzijde 7, "Wat vaart er zoal in Langedijk".

6.3 Ecologische oevers

Het is niet altijd even helder wat een ecologische oever is en waar deze zich bevindt. Een ecologische oever is een oever die is ingericht ten behoeve van natuurontwikkeling. Het zijn vaak oevers voorzien van riet of andere plantensoorten, en waarin amfibieën, watervogels en andere dieren hun leefomgeving hebben. De oever is meestal drassig en meestal niet voorzien van een beschoeiing. Op de eerder genoemde aanduidingsborden en in gemeentelijke publicaties (huis-aan-huis blad "Langedijk informeert" en de gemeentelijke website) zal meer informatie over deze plaatsen moeten komen. Uitgelegd moet worden wat een ecologische oever is. De aanwezigheid van dit soort oevers draagt ook bij aan de beleving van de omgeving.

6.4 Andere plaatsen

Door het plaatsen van verkeersborden (bordnummer: A 5 van het BPR), zal op sommige oevers expliciet een aanmeerverbod kunnen worden aangeduid, zoals dat ook al is gebeurd nabij de bocht aan de Lient tegenover het koopmansboetje van museum De Broekerweiling. De noodzaak tot het aanwijzen van oevers of gedeelten van oevers, waar aanmeren niet is toegestaan zal van geval tot geval bekeken moeten worden.

6.5 Recreatie-eilanden

In het landschapsreservaat maakt de Stichting Veldzorg een aantal eilanden geschikt als recreatie-eiland. Hierop kunnen opvarenden van roeiboten en kano's overdag verblijven. Nachtverblijf is hier uitdrukkelijk, net zo als in de rest van het landschapsreservaat, niet toegestaan.

In de rest van de gemeente zijn geen specifieke eilanden of oevers aangewezen voor recreatief verblijf. Feit is dat op enkele eilanden wel een vorm van "dagrecreatie" plaats vindt.

Er kan zich de behoefte voordoen om tijdens een vaartocht ergens aan te meren om op of aan de wal bij de boot iets te eten of te drinken. Dat gebeurt nu vooral op of langs de oevers van de Noorderplas en in mindere mate op andere plaatsen. Het creëren van een speciale aanlegvoorziening met bijvoorbeeld een picknicktafel komt dan tegemoet aan de wens om meer comfort te bieden. Vanaf zo'n plaats heeft men een mooi uitzicht op de plas. In de hiervoor al eerder aangehaalde ontwikkelingsvisie doorvaarbaarheid is voorgesteld een tweetal eilanden grenzend aan de Noorderplas als zodanig in te richten. Dit past ook in de visie van de raad, welke is vastgesteld op 13 mei 2008.

Het is dan wel noodzakelijk dat er met vaste regelmaat toezicht en beheer is op een juist gebruik en op de netheid van zo'n recreatie-eiland. Het plaatsen van afvalbakken wordt achterwege gelaten. De ervaring leert dat op plekken waar prullenbakken staan over het algemeen buiten die bakken meer rommel wordt achtergelaten en zwerfvuil ontstaat dan wanneer er geen bakken staan. Gebruikers moeten er op gewezen worden hun afval zelf mee te nemen en thuis in de huisvuilcontainer te deponeren. Er moet door de gemeente toezicht zijn op het in nette staat verkeren van het picknick meubilair. Voorkomen moet worden dat zo'n recreatie-eiland vervuult en voor bezoekers tot een ergernis leidt. Als dat gebeurd wordt het tegenovergestelde bereikt van hetgeen de bedoeling is.

Omdat dit soort aanlegoevers echter ook gebruikt kan worden als verzamelplek voor jongeren die hier tot laat in de avond hun vertier zoeken is de kans ook aanwezig dat er overlast ontstaat. De keuze om één of meer eilanden speciaal in te richten is dus een keus waarbij meerdere aspecten een rol spelen. Op plaatsen waar het niet de bedoeling is dat daar de wal betreden wordt, maar waar het wel aantrekkelijk is om aan te leggen kan overwogen worden om speciale aanlegvoorzieningen te maken in de vorm van palen met gordingen op enige afstand van de oever. Het aanwijzen en inrichten van dit soort plaatsen zal van geval tot geval bekeken moeten worden.

7. Verhuur van boten

Op enkele plaatsen zijn mogelijkheden om een boot of kano te huren. Bijvoorbeeld bij café Marktzicht nabij museum De Broekerveiling. Het zou een punt van overweging kunnen zijn om een vergunningstelsel in te voeren voor het bedrijfsmatig verhuren van boten. Aan een vergunning zouden dan voorwaarden verbonden kunnen worden die te maken hebben met de veiligheid op het water en de bescherming van natuurwaarden en de leefomgeving in de gemeente. De veiligheid op het water is al geregeld in het Binnenvaart Politie Reglement (BPR). Niet goed valt in te zien hoe de bescherming van natuurwaarden en de leefomgeving extra waarborg krijgt door een vergunning. Het zich houden aan de maximum vaarsnelheid van 6 km/uur biedt de meeste garantie voor de natuur en de leefomgeving. Voor het invoeren van een maximum aantal verhuurlocaties of een maximum aantal verhuurboten lijkt geen nog geen noodzaak aanwezig. Het is op de Langedijker wateren niet zodanig druk met verhuurboten dat om 'dringende reden van algemeen belang' (zie hierna) een maximum aan het aantal verhuurboten gesteld zou moeten worden. Een argument zou kunnen zijn dat in een verhuurvergunning voorwaarden kunnen worden opgenomen die alleen het varen met elektrisch aangedreven boten toestaan en dat verhuur alleen kan plaatsvinden als de verhuurder kan beschikken over ligplaatsen in eigen water en de vergunninghouder beschikt over een perceel grond direct grenzend aan het water (voorbeeld Giethoorn). Tot nu toe is het verhuren van boten in Langedijk niet aan een vergunning gebonden. Met de nieuwe Europese regelgeving is het overigens ook niet zonder meer mogelijk een vergunningstelsel in het leven te roepen. Alleen ingeval van dwingende reden van algemeen belang (Europese richtlijn 2006/123/EG van 12 december 2006; Overweging nr. 40) kan overgegaan worden tot een vorm van vergunningstelsel. Het invoeren van een vergunningstelsel verdraagt zich niet met het in Europees verband afgesproken vrije verkeer van diensten. Het invoeren van een vergunningstelsel verdraagt zich bovendien niet met de noodzaak van terugdringing en beperking van regelgeving (deregulering) en lastenverlichting.

Het is gewenst een uitspraak te doen over de noodzaak van een vergunningstelsel voor botenverhuur. In hoofdstuk 13, onder beslispunten wordt daar verder op ingegaan.



8. Rondvaarten

In Langedijk bestaan mogelijkheden om tegen betaling rondvaarten te maken. Het museum Broekerveiling verzorgt al vele jaren met haar rondvaartboot tochten door het Oosterdelgebied. Ook zijn er particulieren/ondernemers, die al dan niet beroepshalve, rondvaarten verzorgen. In het kader van het beschermen van het landschapsreservaat is het varen met een mechanisch aangedreven vaartuig door het landschapsreservaat aan een vergunning gebonden. Dit geldt dus ook voor rondvaartboten. Voor het overig deel van deze waterrijke gemeente heeft men tot nu toe geen vergunning nodig.

Er bestaan op dit moment geen dringende redenen om het verzorgen van rondvaarten aan een vergunning te binden. De drukte met rondvaarten is nog niet zodanig dat daar regelend hoeft te worden opgetreden. Een dringende reden zou kunnen zijn dat in een rondvaartvergunning voorwaarden kunnen worden opgenomen die alleen het varen met elektrisch aangedreven boten toestaan en dat het verzorgen van rondvaarten alleen kan plaatsvinden als de vergunninghouder kan beschikken over lig/opstapplaatsen in eigen water en de vergunninghouder beschikt over een perceel grond direct grenzend aan het water (voorbeeld Giethoorn). In een omgeving waarin een rondvaartonderneming is gevestigd kan namelijk al heel snel irritatie ontstaan over het aanmeren van rondvaartboten, terwijl de betreffende ondernemer zelf onvoldoende aanlegruimte heeft. Ook hier geldt weer dat Europese regelgeving en de noodzaak van deregulering zich niet verdragen met het invoeren van een vergunningstelsel, anders dan om dringende redenen. De veiligheid van opvarenden van een rondvaartboot is verzekerd door de voorschriften die het Binnenvaart Politie Reglement (BPR) aan het varen verbindt. De politie houdt hier toezicht op.

Het is gewenst een uitspraak te doen over de noodzaak van een vergunningstelsel voor rondvaartboten. In hoofdstuk 13, onder beslispunten, wordt daar verder op ingegaan.



9. Elektrisch varen

9.1 Algemeen

Bij discussies over een te voeren vaarbeleid in Langedijk wordt met regelmaat gewezen op de voordelen die het varen met elektrisch aangedreven vaartuigen heeft. Deze voordelen zijn onder andere:

- het geeft in vergelijking tot het gebruik van explosiemotoren geen geluidoverlast;
- elektrisch varen is milieuvriendelijk, er is geen sprake van uitstoot van schadelijke stoffen;
- het gebruik van elektromotoren geeft geen stankoverlast;
- elektrisch aangedreven boten varen over het algemeen met een geringere vaarsnelheid en veroorzaken daardoor minder schade aan oevers;
- door de geringere vaarsnelheid is er minder kans op beschadiging van aangemeerde vaartuigen;
- de opvarenden genieten meer van de omgeving omdat zij niet meer gehinderd worden door lawaai en uitlaatgassen. Hard praten om boven het motorgeluid uit te komen is niet nodig. Kanttekening: Er zijn ook mensen die genieten van het authentieke motorgeluid van een originele akkerschuit.

Er worden ook nadelen genoemd; het produceren van accu's en de verwijdering daarvan is schadelijk voor het milieu. Elektrisch varen dient vanwege de genoemde voordelen wel gestimuleerd te worden. De vraag is welke rol de gemeentelijke overheid daarbij kan en wil vervullen.

Het valt te verwachten dat door het verhogen van de aantrekkelijkheid van Langedijk als watergemeente er sprake zal zijn van toename van het aantal boten binnen het poldervaaargebied. De leefbaarheid kan onder druk komen te staan door toename van boten en vooral van door explosiemotoren aangedreven vaartuigen.

Op dit moment bestaan er geen regels ten aanzien van het varen met elektrisch aangedreven vaartuigen. Het is wenselijk als in Langedijk alleen nog maar gevaren wordt met vaartuigen die elektrisch voortgestuwd worden. Dit kan bereikt worden (afgedwongen worden) door het varen te binden aan een vergunning en deze vergunning alleen te verstrekken als de bootbezitter zijn boot heeft voorzien van een elektrisch aangedreven voortstuwing. Een dergelijke maatregel kan alleen ingevoerd worden als hiervoor voldoende draagvlak bestaat. Er valt niet te verwachten dat de vele Langedijkers die nu in het bezit zijn van een (soms recent aangeschafte) boot met explosiemotor deze op grote schaal (gedwongen) zullen vervangen door een elektromotor. Het is dus zeer de vraag of op dit moment draagvlak voor een regeling als hiervoor omschreven aanwezig is. Op termijn, wellicht 10 à 15 jaar kan wellicht wel draagvlak ontstaan voor maatregelen, die een verbod inhouden voor het gebruik van explosiemotoren.

Stimulering van elektrisch varen kan bijdragen aan het verhogen van de leefbaarheid. Dit kan door:

- het in samenwerking met bedrijven organiseren van informatiedagen over elektrisch varen;
- het toestaan van elektrisch aangedreven vaartuigen op plaatsen die voor explosiemotoren niet toegankelijk zijn, zoals in het landschapsreservaat. Degene die beschikt over een met een elektromotor aangedreven vaartuig, wordt dan als het ware beloond.

Een voorbeeld van een informatiedag over elektrisch varen, zoals die in Friesland is georganiseerd is aangegeven in bijlage 4.



9.2 Elektrisch varen in het landschapsreservaat

In 2004 heeft een werkgroep Arena, onder voorzitterschap van Staatsbosbeheer een beheerplan opgesteld voor het landschapsreservaat. Dit plan kan worden gezien als een voortzetting van het beheerplan uit 1992 van Staatsbosbeheer. In het plan van 2004 dat overigens de basis vormt voor het huidige beheer van het landschapsreservaat door de Stichting Veldzorg Oosterdal wordt aandacht geschonken aan de recreatieve mogelijkheden van het gebied. De werkgroep Arena stelt in het beheerplan 2004 voor om het elektrisch varen in dit gebied te stimuleren. De Stichting Veldzorg is niettemin beducht voor het varen met elektrisch aangedreven vaartuigen in het landschapsreservaat wanneer deze elektromotoren een (te) groot vermogen hebben. Theoretisch kan dit bezwaar ondervangen worden door aan de toegankelijkheid met elektrisch aangedreven vaartuigen de voorwaarde te verbinden dat de verhouding tussen het motorvermogen en het type vaartuig zodanig moet zijn dat niet sneller gevaren kan worden dan 6km/uur. Over de toepassing in de praktijk en de controleerbaarheid van deze voorwaarde is nog nadere studie nodig.

10. Gedrag op en aan het water. Welke afspraken en regels?

In hoofdstuk 1 is aangegeven waarom vaarbeleid nodig is. Om te zorgen dat wat we met het vaarbeleid willen bereiken ook tot stand komt, zijn afspraken nodig. Die afspraken zullen goed gecommuniceerd moeten worden. Herhaling is de kracht van de reclame, dat geldt ook voor gedragsafspraken.

- **maximum vaarsnelheid**

In het poldervaargebied, zoals in het Oosterdelgebied, op de Achterburggracht en de vaarwegen en vaarverbindingen door de woonwijken geldt op grond van de APV een maximumvaarsnelheid van 6km/uur. Een hoge vaarsnelheid veroorzaakt hoge golven en daardoor ontstaat schade aan oevers (afkalving) en schade aan afgemeerde boten. Bovendien is het gevaarlijk voor de veiligheid als gevolg van het hogere aanvaringsrisico.

- **vrij aanmeerregiem**

In het poldervaargebied geldt een vrij aanmeerregiem voor recreatievaartuigen. Dat betekent dat een ieder zonder toestemming zijn boot kan aanleggen aan een daarvoor geschikte openbare oever. Het is niet toegestaan om zonder toestemming van de eigenaar aan te leggen aan particuliere oevers. Voor het landschapsreservaat geldt een afwijkende regeling. Daar mag alleen aan de speciaal daarvoor ingerichte recreatie-eilanden worden aangelegd. Deze eilanden zijn met borden aangegeven.

- **niet aanmeren aan ecologische oevers**

Bij de inrichting van woonwijken en verbindingsvaarwegen tussen woonwijken treffen we steeds vaker ecologische oevers aan. Ecologische oevers zijn herkenbaar door de wijze van inrichting. Ze hebben meestal geen harde beschoeiing, maar een natuurlijk, schuin aflopend talud. De overgang van water naar oever bestaat soms uit een drassige oever, welke soms is ingeplant. Langs de oever groeien struiken, riet en andere waterplanten. Aanmeren aan dit soort oevers leidt tot aantasting van de gewenste natuurlijke uitstraling.

- **niet aanleggen onder bruggen, in duikers of in de directe nabijheid daarvan**

Met het oog op de veiligheid van het verkeer te water moeten brugdoorgangen en duikerdoorgangen vrij zijn van obstakels in de vorm van aangemeerde vaartuigen. Ook direct voor of achter een brug moet er ruimte zijn voor het kunnen wachten en manoeuvreren van boten.

- **alcoholmisbruik op en aan het water**

In Langedijk is het gebruik van alcohol op de meeste plaatsen op de openbare weg en het openbaar water verboden. Dit is niet zonder reden. Overvloedig alcoholgebruik leidt tot misdragingen met alle hinderlijke, of schadelijke gevolgen van dien. Het verbod is ingesteld om de politie een middel te bieden op te kunnen treden tegen hinderlijk gedrag.

- **afval in en bij het water**

Afval hoort in de afvalbak of in de huisvuilcontainer. Niet op en in het water en niet op de oever of in het riet. Daarom wordt gestimuleerd afval mee naar huis te nemen.

- **wrakken zelf opruimen**

Als een boot niet meer gebruikt wordt hoort deze niet in het water of op de openbare oever achter te blijven. Hetzelfde geldt als de eigenaar zijn boot verwaarloost. Dit levert hinder en in sommige gevallen gevaar op voor overige gebruikers van het water en het leidt tot verstoring van het uiterlijk aanzien van de gemeente. Als een boot, na aanzegging door de gemeente niet door de eigenaar zelf wordt opgeruimd kan de gemeente een boot afvoeren. De verwijderings- en bewaarkosten komen voor rekening van de eigenaar.

- **boten in de winter op de openbare wal**

In de winterperiode wordt gedoogd dat kleine vaartuigen, zoals vletjes, roeiboten en dergelijke op de openbare (gras)oever worden gelegd. Er mag geen aparte constructie voor gebruikt worden. Voor deze vorm van winterstalling is geen speciale toestemming nodig. Het risico van diefstal of vernieling is voor de eigenaar.



- **boten in de zomer in het water**

Na afloop van de winterperiode en voor het begin van het maaizeizoen moeten alle boten, van de openbare oevers verwijderd zijn. De gemeente kondigt dit tijdig aan op de gemeentelijke publicaties (krant en website).

- **geen geluidsoverlast veroorzaken**

Geluid draagt op water ver. Het plezier van de één mag niet leiden tot ergernis voor een ander. Het verbod van burengerucht en het verbod van verstoring van de nachtrust geldt ook voor watersporters.

- **natuurbescherming**

Met de natuur in Langedijk wordt met respect omgegaan. Watersporters kunnen daar een goede bijdrage aan leveren door:

- zelf hun afval mee naar huis te nemen;
- geen boten in het riet af te meren;
- nesten van watervogels te ontzien;
- geen hoge golven te maken;
- geen open vuur te stoken op de wal;

- **eigendommen van anderen**

Het is vanzelfsprekend, maar in het kader van het vaarbeleid mag het nog eens benadrukt worden, eigendommen van anderen dienen gerespecteerd te worden. Dat geldt voor private eigendommen, maar evenzogoed voor gemeenschappelijke eigendommen. Een ieder die zich in Langedijk op het water bevindt zal zich er van bewust moeten zijn dat je de eigendommen van anderen niet beschadigt of vernielt. Dat geldt dus voor andermans boot, maar ook voor diens grond (eiland) en alles wat zich daarop bevindt.



11. Vaarvergunning, registratiesysteem

In de ontwikkelingsvisie doorvaarbaarheid is in het bijzonder aandacht gevraagd voor een vaarvergunningstelsel.

Het hanteren van een vergunningstelsel moet een bepaald doel of meerdere doelen dienen. Het is niet juist om zonder redelijk doel een vergunningstelsel in te voeren

Een doel kan zijn:

1. Het hebben van een extra middel om overlast te bestrijden.
Bij overtreding van een verbodsbepaling zou, naast het eventueel opleggen van een boete door de politie aan de schipper, het college kunnen besluiten de vergunning in te trekken. Als de vergunning, die op naam is gesteld, gecombineerd wordt met een op de boot aan te brengen sticker met nummer, ingetrokken wordt mag daarmee dus niet meer gevaren worden. Overtreding van het verbod om te varen zonder vergunning levert naast de eerdere overtreding van een gedragsbepaling met deze boot, opnieuw een overtreding op.
2. Het aantal boten in de wateren van Langedijk te beperken.
Dit doel kan zin hebben als het aantal boten in Langedijk te veel wordt en men dit aantal aan een maximum wil binden. Men kan dan alleen een vergunning krijgen als dit maximaal aantal niet wordt overschreden. In de praktijk kan dit betekenen dat er een wachtlijst voor een vergunning moet worden gehanteerd. In Langedijk gaat het bij een voorzichtige schatting om plm. 2000 boten.
3. Om door middel van de legesopbrengst van de vaarvergunning de kosten van toezicht en de kosten van voorzieningen te kunnen betalen.
Een doel kan zijn om het vergunningstelsel te gebruiken om uit de legesopbrengst de kosten van toezicht en handhaving en de kosten van de aanmeer- en andere recreatievoorzieningen voor watersporters te bekostigen. Dit argument is in het verleden in de raad van Langedijk wel aangehaald als rechtvaardiging voor een vergunningstelsel. Bij nader onderzoek naar de mogelijkheid van legesheffing is gebleken dat het heffen van leges om de handhaving te kunnen bekostigen niet is toegestaan
4. De bootbezitter uit de anonimiteit te halen.
Dit doel vertoont gelijkenis met het eerste doel. Bij controle op de naleving van de gedragsregels is de boot "herkenbaar" van iemand, omdat op de boot een sticker met nummer aanwezig is, waardoor de eigenaar/rechthebbende op eenvoudige wijze is te achterhalen. Bij dit systeem ligt het accent op registratie en niet op het varen met vergunning.

Overwegingen voor een vergunningensysteem:

Voor het toezicht op het water waar het gaat om het gedrag van een schipper van 14 jaar en ouder is een vergunningsstelsel niet strikt noodzakelijk. Het is immers de schipper die op zijn gedrag aangesproken wordt. Personen van 14 jaar en ouder zullen zich op grond van de algemeen geldende legitimatieplicht te allen tijde moeten kunnen legitimeren. Indien een schipper jonger is dan 14 jaar en op zijn gedrag wordt aangesproken, en deze persoon kan/wil zich niet legitimeren, dan zou aan de hand van de registratiegegevens de naam van de vergunninghouder van de betreffende boot achterhaald kunnen worden. De boot/schipper wordt op die manier uit de anonimiteit gehaald. Voor het uitschrijven van een proces-verbaal van bijvoorbeeld de overtreding van de vaarsnelheid is een vaarvergunning of registratiebewijs overigens niet nodig. Ook als het gaat om de bijkomende maatregel, die het college kan nemen (intrekken van vergunning) kan een vergunning of registratiesysteem toegevoegde waarde hebben.

Het afgeven en ook het intrekken van een vergunning is een bestuursrechtelijk middel. Het is omgeven door bestuursrechtelijke rechtsbeschermingswaarborgen. Tegen een besluit inhoudende het afgeven en het intrekken van een vergunning staat bezwaar en beroep open. Er zal rekening mee gehouden moeten worden dat tegen een besluit tot intrekken van een vergunning eerder bezwaar zal worden gemaakt dan tegen het afgeven van een zodanige vergunning.

Het mag overigens niet zo zijn dat een vergunningsstelsel ingevoerd wordt en de controle zich vervolgens alleen of in hoofdzaak richt op de aanwezigheid van een vergunningbewijs of de aangebrachte registratie. Dan schiet de vergunning- en registratieplicht zijn doel voorbij. Bij toezicht en handhaving zal het primair moeten gaan om het gedrag van de opvarenden dat tot overlast leidt.

In de gemeente Reeuwijk is voor bepaalde plassen het bezit van een vaarvergunning verplicht. In Giethoorn kent men geen vaarvergunningstelsel. In de gemeente Wormerland is een registratieplicht ingevoerd. In de gemeente Graft-de Rijp is van het invoeren van een registratieplicht afgezien.

Het aantal boten in Langedijk waarvoor de vergunning- en registratieplicht zou gelden wordt geschat op ongeveer 2.000. Dit is exclusief het aantal boten dat Langedijk 'van buitenaf' bezoekt. Dit laatste aantal is verhoudingsgewijs te verwaarlozen. Surfplanken en kleine vaartuigen zonder motor worden dan buiten beschouwing gelaten.

In dit verband wordt gewezen op de wens tot deregulering en lastenverlichting voor de burger. Uitgangspunt daarbij is dat onnodige regels afgeschaft worden en niet overgegaan wordt tot invoering van nieuwe regelgeving als dit niet echt nodig is. Ook wordt gewezen op de relatie met de Europese regelgeving. De dienstenrichtlijn bijvoorbeeld stelt een vergunningstelsel afhankelijk van de vraag of deze noodzakelijk is om een dwingende reden van algemeen belang. De vraag moet dus gesteld worden of een vaarvergunningstelsel dringend noodzakelijk is.

Kosten van vergunningverlening.

De kosten van opzet en introductie van een systeem en afgifte van een vaarvergunning/registratie kunnen worden berekend op € 42.000,--. Voor berekening zie bijlage 2. Indien als uitgangspunt gehanteerd wordt dat de kosten van afgifte voor 100 % moeten worden doorberekend in het legesbedrag dan bedragen de leges bij 2000 vergunningen € 21,-- per vergunning. Uitgangspunt is dan dat een vergunning geldt tot wederopzegging.

In deze kosten zijn niet de kosten van onderhoud van voorzieningen (raming € 30.700,--/jaar) en de kosten van toezicht en handhaving (raming € 20.000,--/jaar) verdisconteerd. Bij nader jurisprudentie onderzoek is gebleken dat het niet is toegestaan deze kosten te verdisconteren in de legesberekening. De kosten van onderhoud van de voorzieningen op en aan de oevers komen ten laste van het beheer van de openbare ruimte. De kosten van handhaving van het vaarbeleid door of vanwege de gemeente komen, net als andere kosten van toezicht en handhaving, zoals op het gebied van milieu en bouwen en wonen, voor rekening van de gemeente. Deze kosten kunnen evenmin doorberekend worden.

12. Toezicht en handhaving

Als gedragsregels afgesproken worden zal er ook toezicht moeten zijn op het nakomen van die gedragsregels. Indien nodig zal er gehandhaafd (verbaliseerd) moeten worden.

Toezicht en handhaving gebeuren nu nog deels door de politie. Op gezette tijden worden er surveillances gehouden. De aandacht richt zich op het hebben van voorzieningen die vereist zijn op grond van het BinnenvaartPolitieReglement (BPR), op de vaarsnelheid, en andere gedragsregels.



De politie moet voldoende instrumenten in handen hebben om op te kunnen treden, waar dat nodig is. Die instrumenten zijn er.

Genoemd kunnen worden:

- Het wetboek van strafrecht (ingeval van vernieling, verstoring van eigendomsrecht);
- De APV (vaarsnelheid, drankgebruik op en aan het water, vuurtje stoken, achterlaten wrakken;
- Het BPR (voorzieningen op en aan vaartuigen, leeftijdseisen).

Op verzoek van de burgemeesters in het regionale driehoeksoverleg heeft de hoofdofficier van Justitie te Alkmaar op 16 april 2008 een beleid vastgesteld met betrekking tot de inbeslagname van vaartuigen.

Factoren die daarbij een rol spelen zijn:

- de ernst van het feit, zoals de te hoge vaarsnelheid of het drankgebruik;
- de veiligheidsrisico's die samenhangen met het feit;
- de vraag of sprake is van recidive.

De inbeslagname van een boot is een bijkomende maatregel, bovenop de boete.

De politie moet capaciteit hebben om voldoende tijd te steken in toezicht en handhaving. In 2008 heeft de politie 80 uur in het jaarplan opgenomen om te kunnen besteden aan vaartoezicht in de gemeenten Langedijk en Graft-de Rijp samen. Handhaving wordt steeds meer gezien als een gezamenlijke verantwoordelijkheid van allen die bij het vaarbeleid zijn betrokken. Van burgers wordt verwacht dat zij elkaar op ongewenst gedag aanspreken. Van de gemeente wordt verwacht dat zij niet alleen ten aanzien van de regelgeving en flankerende maatregelen een bijdrage levert, maar ook ten aanzien van toezicht en handhaving. Dat houdt in dat de gemeente zelf medewerkers aanstelt om toezicht uit te oefenen of bij anderen die capaciteit inhuurt.

Inmiddels is inhuur van toezicht en surveillance in het kader van de openbare orde al wel tot beleidsuitgangspunt gemaakt. Met enige regelmaat worden bij een private beveiligingsorganisatie op ad-hoc basis met het oog op de noodzaak van extra toezicht bijzondere surveillanceopdrachten uitgezet. Extra toezicht te water heeft tot nu toe nog niet plaatsgevonden.

De kosten van inhuur van extra toezicht te water worden geraamd op € 80,-- per uur. Dit is inclusief de kosten van een boot. Indien 250 uur surveillance door de gemeente ingehuurd wordt bedragen de kosten € 20.000,--.

Indien de gemeente zelf een boot zou moeten aanschaffen en medewerkers in dienst zou moeten nemen en opleiden zijn deze kosten naar verwachting hoger. Recreatie NoordHolland N.V., de geprivatiseerde beheerorganisatie van de provincie Noord Holland die ook toezicht houdt in het gebied van het Geestmerambacht heeft de gemeente aangeboden om haar boa's toezicht te laten uitvoeren op het water in Langedijk. De stichting Veldzorg heeft de gemeente verzocht medewerking te verlenen aan het aanstellen van vrijwilligers van de stichting als bijzondere opsporingsambtenaren. Hiervoor is medewerking van de politie en van justitie nodig. In het breder kader van toezicht op de naleving van regels en de handhaving daarvan is het college voornemens een handhavingsnota uit te brengen. Het handhaven van de (gedrags)regels op en aan het water zal daarvan deel uitmaken.

Tot nu toe heeft het college zich op het standpunt gesteld om vooruitlopend op die nota nog geen stappen te willen ondernemen op structurele basis toezichthouders in te zetten of bijzondere opsporingsambtenaren aan te willen (laten) wijzen.

13. Samenvatting van de beslispunten

In het voorgaande is aangegeven waar het bij het vaarbeleid om gaat. Het is het tegengaan van overlast en het stimuleren van de positieve beleving van het water. Er moeten ten aanzien van sommige in de vorige hoofdstukken beschreven onderwerpen keuzes worden gemaakt.

13.1 Openstellen van het landschapsreservaat voor elektrisch aangedreven vaartuigen.

Overweging: Om het elektrisch varen te bevorderen is het gewenst om het landschapsreservaat open te stellen voor elektrisch aangedreven vaartuigen.

Standpunt klankbordgroep: In de Klankbordgroep is kennis genomen van de bedenking van de kant van de stichting Veldzorg met betrekking tot het toestaan van elektrisch aangedreven vaartuigen in haar gebied. De klankbordgroep is van mening dat in navolging van de toeristische doelstelling, zoals verwoord in het beheerplan voor het landschapsreservaat het elektrisch varen moet worden gestimuleerd. Bij de uitwerking daarvan moet aandacht geschonken worden aan de theoretische en praktische aspecten.

Advies: Gesprek aangaan met Veldzorg teneinde meer helderheid te krijgen over de theoretische en praktische aspecten van de controleerbaarheid van voorwaarden die aan het varen met elektrisch aangedreven vaartuigen in het landschapsreservaat zijn verbonden. De insteek van deze gesprekken moet zijn het toestaan van elektrisch aangedreven vaartuigen in het landschapsreservaat.

13.2 Inrichten aanmeervoorzieningen.

Overweging: Het is gewenst om nabij een tweetal eilanden aan de Noorderplas aanmeervoorzieningen aan te brengen in de vorm van palen en gordingen op enkele meters afstand van die twee eilanden.

Standpunt klankbordgroep: De klankbordgroep ondersteunt dit voorstel. De klankbordgroep adviseert daarnaast ook aanmeervoorzieningen aan te brengen nabij de noordzijde van de sluis ten behoeve van wachtende vaartuigen en een aanlegvoorziening te maken in de omgeving van de zuidkant van het Oosterdelgebied nabij de Sluiskade. Naar de mening van de klankbordgroep is hier behoefte aan.

Advies: Nabij twee eilanden aan de Noorderplas aanmeervoorzieningen aan brengen zoals op de bij deze nota behorende tekening is aangegeven. Nabij de zuidzijde van de sluis een aanmeer- en in de omgeving van de zuidzijde van het Oosterdelgebied nabij de sluiskade een opstap- en aanlegvoorziening te maken.

13.3 Inrichten eilanden (of een deel ervan) als recreatie-eiland nabij Noorderplas

Overweging: Het is gewenst om met het oog op een opwaardering van de vaarvoorzieningen op een eiland van de Noorderplas, aangeduid op de bij deze nota behorende tekening een lig- en zitgelegenheid te maken in de vorm van picknickruimte en picknick meubilair. Op deze plek worden dan geen afvalbakken en/of toiletten geplaatst. Ten einde het eiland te kunnen bereiken zal een steiger aangelegd moeten worden.



Standpunt klankbordgroep: De klankbordgroep staat positief tegenover het idee van bevordering van de voorzieningen aan de Noorderplas, doch voorshands slecht op één eiland. Een noordelijk van de Noorderplas gelegen eiland leent zich daar het best voor. De klankbordgroep stelt vast dat op dit moment dit eiland ook gebruikt wordt. Door het plaatsen van ruim bemeten picknicktafels kan hier een sociaal ontmoetingspunt ontstaan. De klankbordgroep wijst met nadruk op de noodzaak van toezicht en handhaving met het oog op voorkoming van overlast.

De klankbordgroep wijst het plaatsen van toiletten op dit eiland af vanwege het beheers- en onderhoudsaspect. Als alternatief stelt de klankbordgroep voor om op de oever nabij de brug in de Reiger en de reeds aanwezige verblijfsplaats gedurende de zomermaanden bij wijze van proef één of meer ecotoiletten te plaatsen. De klankbordgroep overweegt daarbij ook dat deze plaats ligt aan een doorgaande toeristische fietsroute. Het blijkt dat fietsers hier vaak stilhouden. Een toiletvoorziening draagt bij aan het toeristisch product.

Advies: Op een eiland aan de Noorderplas een picknick voorziening maken in de vorm van een grasveld met twee ruim bemeten tafels met banken. Ten einde het eiland beter toegankelijk te maken aan dit eiland een steiger plaatsen. Nabij de Reiger gedurende de zomermaanden bij wijze van proef een ecotoilet plaatsen.

13.4 Invoeren vergunningsstelsel voor botenverhuur

Overweging: Het is met het oog op toekomstige ontwikkelingen gewenst om het verhuren van boten aan een vergunning te verbinden. Doel is het tegengaan van overlast op plaatsen waar de verhuurder zijn verhuuractiviteit uitoefent en om te voorkomen dat in de toekomst verhuurboten met explosiemotor tot overlast leiden. Een dergelijk beleid wordt in de gemeente Steenwijkerland gevoerd met het oog op het terugbrengen en handhaven van de leefbaarheid in de kern Giethoorn. Het past daarom ook in de strategie van Langedijk. Er is nog geen aanleiding om een maximum aan het aantal verhuurboten vast te stellen.

Standpunt klankbordgroep: De klankbordgroep ondersteunt het idee van een vergunningsstelsel voor verhuurboten.

Advies: Een vergunningsstelsel voor verhuurboten uitwerken en in de APV opnemen.

13.5 Invoeren vergunningsstelsel voor rondvaartbedrijven

Overweging: Het is met het oog op toekomstige ontwikkelingen gewenst om het verzorgen van rondvaarten aan een vergunning te verbinden. Doel is het tegengaan van overlast op plaatsen waar iemand al dan niet bedrijfsmatig rondvaarten verzorgt. Een dergelijk beleid wordt in de gemeente Steenwijkerland gevoerd met het oog op de leefbaarheid in de kern Giethoorn. Het past daarom ook in de strategie van Langedijk.

Standpunt klankbordgroep: de klankbordgroep ondersteunt het idee van een vergunningsstelsel voor het verzorgen van rondvaarten. De klankbordgroep herkent de problematiek van het innemen van ligplaats van meerdere rondvaartboten van één en hetzelfde bedrijf 'voor de deur' van een ander.

Advies: Een vergunningsstelsel voor rondvaartbedrijven uitwerken en in de APV opnemen.

13.6 Invoeren vaarvergunningsstelsel (het is verboden te varen zonder vergunning) of registratiesysteem

Overweging: Met een vaarvergunning- of een registratiesysteem kan een boot uit de anonimiteit worden gehaald. Het vereist een registratie- en uitgiftesysteem. Burgers worden verplicht vergunning aan te vragen en hun boot te laten registreren, en op het water voortdurend het vergunningbewijs of het registratiebewijs bij zich te hebben

Standpunt klankbordgroep: de klankbordgroep wijst het idee van een vaarvergunning of een registratieplicht van de hand. Belangrijkste overweging is dat de meerwaarde van een dergelijk systeem niet in verhouding staat tot de administratieve last die dit voor de burger en voor de gemeente met zich mee brengt. De klankbordgroep is voorstander van een publieksvriendelijke benadering. De klankbordgroep is van mening dat het in het belang van de eigenaar zelf is om zijn boot van een identificatie te voorzien en stelt voor om de inwoners te stimuleren hun boot van adresgegevens te voorzien en adviseert hiertoe een voorlichtingsactie op touw te zetten.

Advies: Geen vaarvergunning of registratiesysteem invoeren. Voorlichtingsactie op touw zetten om inwoners te stimuleren hun adresgegevens op vaartuigen aan te brengen.

13.7 Overige voorzieningen

Overweging: Het is gewenst om nabij twee plaatsen waar boten te water kunnen worden gelaten, te weten de trailerhellingen aan de Lepelaar en aan de Oostelijke Randweg tegenover de Winterkoning ten behoeve van het parkeren van voertuigen in de berm deze plaatsen te voorzien van grasbetonstenen. Het is gewenst om nabij deze trailerhellingen informatieborden met gedragsregels op en aan het water te plaatsen. Het is gewenst om bij de verdere uitwerking van de plannen ten behoeve van de realisatie van de doorvaarbaarheid en bij de inrichting van de nieuwe woonwijken Westerdal en het Veilingterrein rekening te houden met de inrichting van nieuwe trailerhellingen.

Standpunt klankbordgroep: De klankbordgroep ondersteunt het idee van beperkte parkeervoorzieningen in de vorm van grasbetonstenen en het plaatsen van informatieborden bij trailerhellingen.

Advies: Nabij trailerhellingen op beperkte schaal in de bestaande berm parkeervoorziening in de vorm van grasbetonstenen aanbrengen. Nabij deze trailerhellingen informatieborden met gedragsregels plaatsen. Bij de uitwerking van de plannen in het kader van de doorvaarbaarheid en bij de inrichting van de nieuwe woonwijken Westerdal en het Veilingterrein rekening houden met de aanleg van nieuwe trailerhellingen. Stimuleren dat gebruik wordt gemaakt van de trailerhelling nabij het gemeentehuis vanwege de beschikbaarheid van voldoende parkeergelegenheid in de weekenden.

13.8 Handhaving

Overweging: Het naleving van de gedragsregels op en aan het water heeft de meeste kans van slagen als deze regels helder zijn, duidelijk naar alle belanghebbenden worden gecommuniceerd, en de inrichting van de omgeving ook zodanig is dat deze logischerwijs aansluit op het gewenste gedrag. Tenslotte is het nodig dat er voor deze gedragsafspraken voldoende draagvlak in de Langedijker samenleving aanwezig is. Het sluitstuk van het vaarbeleid is het toezicht op de naleving van de regels en de handhaving in het geval deze regels worden overtreden. Als blijkt dat de politie onvoldoende handhavingscapaciteit kan inzetten zal de gemeente zonodig in samenspraak met anderen moeten zorgen voor aanvullend toezicht en handhaving.

Standpunt klankbordgroep: De klankbordgroep neemt kennis van het feit dat er slechts 80 uur handhavingscapaciteit bij de politie aanwezig is. De klankbordgroep neemt er vervolgens kennis van dat bij het stellen van prioriteiten in het politiewerk, handhaving te water snel ondergesneeuwd raakt ten opzichte van andere prioriteiten. De klankbordgroep is van mening dat er meer toezicht te water in Langedijk moet zijn en ziet de oplossing in het aanstellen van gemeentelijke toezichthouders en/of bijzondere opsporingsambtenaren.

Advies: Het (extra) toezicht te water expliciet onderdeel laten uitmaken van de integrale handhavingsnota. Vooruitlopend op de besluitvorming naar aanleiding van die nota incidenteel toezichturen inhuren. Medewerking verlenen aan de aanwijzing van vrijwilligers van de Stichting Veldzorg als bijzondere opsporingsambtenaren.

14. Financiële consequenties van de voorstellen

Aan de in deze nota voorgestelde maatregelen zijn de volgende financiële consequenties verbonden. De kosten worden onderscheiden in eenmalige investeringskosten en structurele onderhouds- en beheerskosten. Deze laatste kosten betekenen een verhoging van de betreffende budgetten van het beheer van de openbare ruimte, van communicatie en van handhaving.

Nr.	Maatregel of voorziening	Eenmalig €	Structureel €
1.	Trailerhellingen opknappen Nabij gemeentehuis € 25.000,-- Nabij Lepelaar en W. Randweg € 32.000,00	57.000,--	9.000,--
2.	Informatieborden, aanschaf en onderhoud	20.000,--	1.300,--
3.	Aanlegplaats nabij een eiland (palen, gordingen)	30.000,--	3.000,--
4.	Inrichten picknickplaats op een eiland	45.000,--	10.000,--
5.	Eco-toilet nabij de brug in de Reiger	3.000,--	800,--
6.	Borden BPR	400,--	100,--
7.	Communicatie over vaarbeleid	3.000,--	
8.	Opruimen achtergelaten boten/wrakken		6.500,--
	Totaal incidenteel	158.400,--	
	Totaal structureel		30.700,--
	Inhuur toezicht en handhaving		20.000,--

Bijlage 1. Bij nota vaarbeleid

Klankbordgroep Vaarbeleid

Bram Leegwater	- Stichting Veldzorg)
Frank Miedema	- Gemeente, Openbare Ruimte
Marcel Dirkmaat	- Dorpsplatform
Nico Vader	- Stichting Langedijk Waterrijk
Peter Hoogenboezem	- Politie NoordHolland Noord
Gert Jan van Veen	- Dorpsplatform
Rein Groot	- Rondvaarten
Jolanda van Veen	- Gemeente, Handhaving
Raymond Balder	- Gemeente, Openbare Ruimte
Fokko Bons	- Gemeente, Beleid en projecten (recreatie)
Rien van Zuijlen	- Dorpsplatform
Ezra Swolfs	- Hoogheemraadschap
Rinus Dekker	- Gemeente, Bestuursondersteuning, voorzitter

Bijlage 2. Bij nota vaarbeleid

Berekening leges

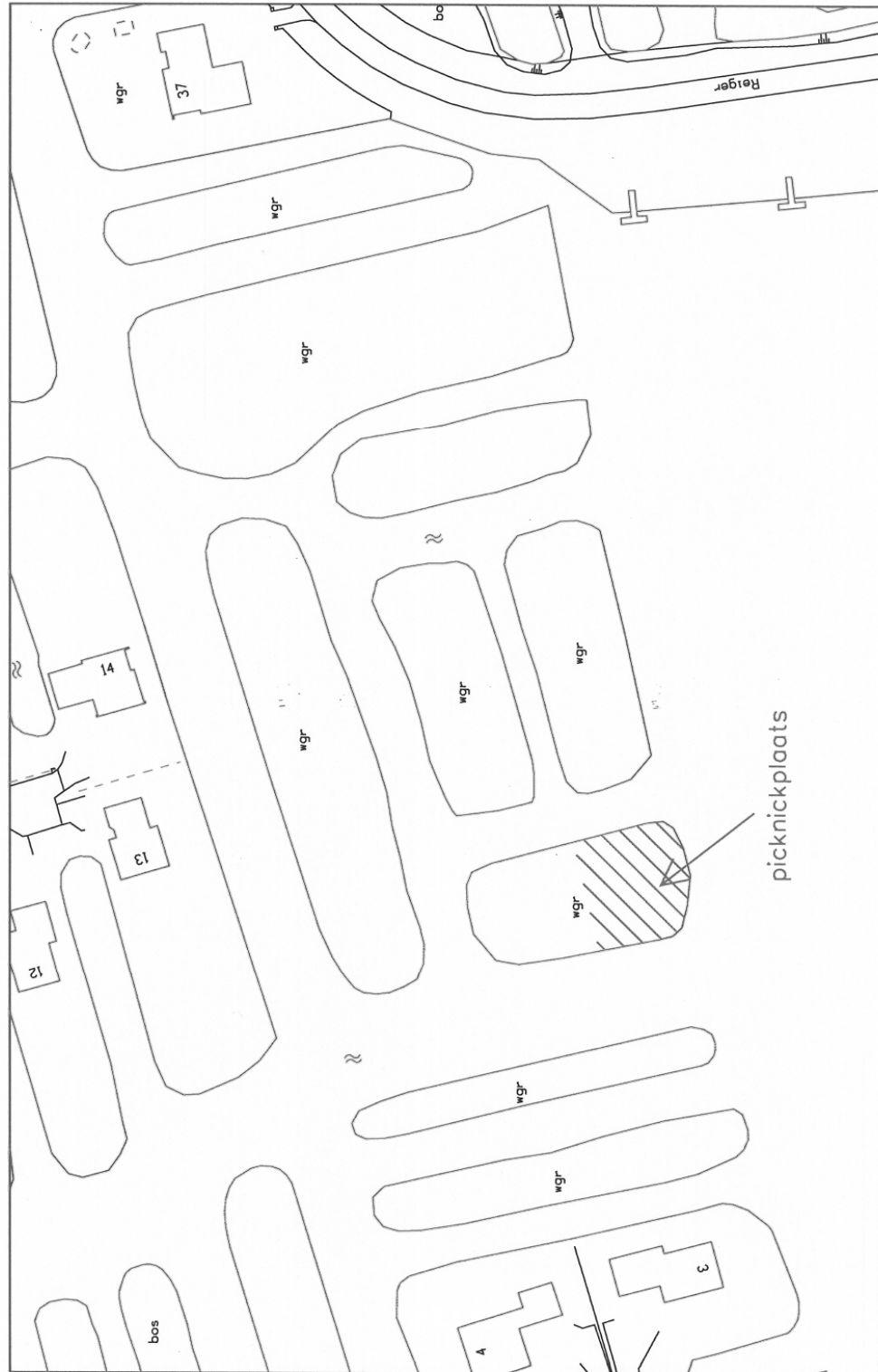
Opzetten registratie/vergunningsysteem

60 uur a € 80,--	€ 4.800,--	
Identificatiestickers	<u>" 2.500,--</u>	
		€ 7.300,--
Kosten automatisering	pm	

Uitgifte vaarvergunningen/registreren van vaartuigen

10 min. per vergunning/registratie	= 340 uur a € 68,-- = € 23.120,--	
legesinning	170 uur a " 68,-- = <u>" 11.560,--</u>	
		<u>" 34.680,--</u>
		€ 41.980,--
€ 41.980,-- : 2000 vergunningen/registraties = € 21,-- (afgerond)		

Bijlage³ bij nota vaarbeleid.



Bijlage 4. Voorbeeld van de organisatie van een informatiedag over elektrisch varen.

Samen met een aantal Friese organisaties en één Reeuwijkse*) wordt een mini conferentie voorbereid over de toekomst van het elektrisch varen in Friesland. Gezien de grote aandacht van provincie en gemeentes in Friesland voor een duurzame ontwikkeling wordt verwacht dat deze toekomst zeer veelbelovend is. Kijk voor meer en actuele informatie over de conferentie op www.elektrischvaren.info.

Het programma voor de openingsmiddag ziet er als volgt uit:

- 14.00 uur - 14.30 uur : Ontvangst
- 14.30 uur - 16.00 uur : Mini conferentie: *De stilte breekt door...in Friesland* (voor het bijwonen van deze conferentie graag even aanmelden via info@destilleboot.nl)
- 16.00 uur - 16.30 uur : Opening van de nieuwe vestiging van De Stille Boot
- 16.30 uur - 17.00 uur : Presentatie van 2 primeurs op het gebied van elektrisch varen; één daarvan is de *ZonneRacer* van het Kenniscentrum Jachtbouw van de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden, deelnemer aan de Frisian Solar Challenge
- 17.00 uur - 18.00 uur : Elektrisch Varen borrel, te genieten op de wal én op het water

*) De conferentie wordt gezamenlijk georganiseerd met de Provincie Friesland, het Kenniscentrum Jachtbouw en Lichte constructies van de Noordelijke Hogeschool Leeuwarden en het Platform Elektrisch en Hybride Varen.