



Februari 2021

Een antwoord op Zonering

Hans Cornuit en Bert van Maaren



Namens de Biesboschfederatie

Een antwoord op Zonering

Hans Cornuit en Bert van Maaren

INHOUD

1. INLEIDING
2. NATUUR EN RECREATIE
3. HET VERLIES AAN VAARWATER DOOR ZONERING
4. DUURZAAMHEID
5. PROBLEMEN NIET GENOEMD IN RAPPORTEN STAATSBOSBEHEER
6. WAT LEREN WE VAN ANDERE WATERRIJKE NATUURGEBIEDEN
7. WAT WIJ BIEDEN AAN STAATSBOSBEHEER/ GEMEENTEN M.B.T. DE BIESBOSCH
8. WAT WIJ VRAGEN AAN STAATSBOSBEHEER/ GEMEENTEN M.B.T. DE BIESBOSCH
9. SLOTOVERWEGINGEN FINANCIËN
10. SAMENVATTING

1. INLEIDING

Door Staatsbosbeheer (SBB) zijn een tweetal rapporten neergelegd ten behoeve van de Biesbosch die grote onrust hebben gebracht bij de bezitters van motorboten (*ongeveer 8.000*) in dat gebied. Het gaat om de rapporten: "Balanceren in de Biesbosch" en "Recreatiezoning Biesbosch".

De Biesbosch is aangeduid als Natura 2000 gebied. De Biesbosch is van belang voor een groot aantal habitattypen en moerassoorten. Er liggen een aantal hele duidelijke kernopgaven op het gebied van kwaliteitsverbetering zoetwater-getijdengebied; rietmoeras, vochtige graslanden en droge graslanden. Om die Natura 2000 doelstellingen te halen moet de natuur deels z'n gang gaan, maar deels zijn ook extra beheermaatregelen nodig. Er is behoefte aan een beheerplan op het gebied van natuur – recreatie. Er moet, gegeven de nieuwe eisen, aan een nieuwe balans gewerkt worden tussen natuur en recreatie. Het rapport "Recreatiezoning Biesbosch" legt vast op welke manier meer ruimte kan worden gegeven aan de natuur ten koste van de huidige vormen van recreatie. In dit rapport ligt de focus exclusief op het watergebruik. Andere vormen van recreatie in de Biesbosch, en hun bijdrage aan de balans natuur-recreatie, komen slechts zijdelings aan de orde.

Dit rapport : **"EEN ANTWOORD OP ZONERING"** is opgesteld door de Biesboschfederatie die de watersport- en recreatie belangen behartigt van een groot aantal verenigingen rond de Biesbosch.

De gevolgen van de plannen rond zonerings (*waar mag je wél en waar mag je niét varen*) in de Biesbosch zijn desastreus. Als gevolg van het **afsluiten van vaarwegen** of het **alleen voor elektromotoren** toegankelijk maken van vaarwegen voor boten, vallen veel vaarmogelijkheden weg. *Een "rondje varen" door de Biesbosch wordt vanuit elke haven praktisch onmogelijk door het afsluiten van slechts een paar vitale kreken. Het beperken van de toegang tot vaarwegen tot boten met een elektromotor maakt dat bijna 100% van de huidige motorbootvaarders geweerd gaat worden.*

Staatsbosbeheer komt met plannen op het gebied van natuur-recreatie. Er is geen twijfel over deskundigheid van Staatsbosbeheer op het gebied van natuur, maar geldt dat ook voor de kennis (*en de financiën*) op het gebied van recreatie?

Met het rapport Recreatiezonering ligt er een aantal voorstellen die in deze vorm voor Biesboschfederatie volledig onacceptabel is. De Biesboschfederatie wil zeker meedenken over de balans tussen natuur en recreatie maar niet door de recreatie van de motorboot daar van de dupe te laten worden.

In deze notitie wordt aangegeven waar de plannen van Staatsbosbeheer tot problemen leiden én waar juist problemen ontstaan door het ontbreken van plannen.

In "**Een Antwoord op Zonering**" geeft de Biesboschfederatie ook aan hoe er wel een acceptabele oplossing kan komen, indien alle partijen een bijdrage leveren.

2. NATUUR EN RECREATIE

Het zoetwatergetijdengebied van de Biesbosch is een zeldzaam fenomeen. Op- en neergaand zoet water is op wereldschaal uniek. In de Sliedrechtse Biesbosch is ondanks de Deltawerken een getijden verschil (*van 70 tot 80 cm*). Het opkomend water op zee stuwt de zoetwaterafvoer van de rivieren steeds zo'n 50 km het rivierengebied op. Als het dan vervolgens op zee weer eb wordt dan valt die druk weg en stroomt het rivierwater weg.

Rivieren, kreken, moerasbossen, grienden, rietvelden en graslanden bepalen het landschap. Er is een gigantische verscheidenheid aan planten en dieren.

Behalve bossen, ruigtes en kunstmatige spaarbekkens bestaat de Biesbosch voor meer dan 35% uit (open) water. Brede watergangen als het Gat van de Visschen, Gat van de Kleinen Hil en Gat van Kampen worden afgewisseld met kleine besloten killen en kreken. Het moge duidelijk zijn dat dit ruige gebied óók een bijzondere aantrekkingskracht heeft op motorboten. Een getijdengebied is prachtig maar stelt ook bijzondere eisen aan de gebruikers van het water.

Het gebied trekt vele vormen van recreatie. Naast varen en vissen zijn er diverse verschillende wandelroutes en zeer veel mogelijkheden voor fietstochten.

Er liggen zo'n 8.000 boten in de vaak kleine haventjes rond de Biesbosch. De trotse bezitters van die motorboten kozen hun ligplaats vanwege de ligging aan die Biesbosch en de mogelijkheid om van daar uit vaak, kortere of langere tochten te maken en op speciale plaatsen hun boot aan te kunnen leggen voor overnachting.

Voor veel vaarders is dit hun enige vorm van vakantie.

De laatste jaren is er een toename van dagrecreatie en ondernemers spelen er op in om hun bootjes te verhuren. De coronatijd werkt vakantie in eigen land, nog eens extra in de hand. Naar schatting maken zo'n 10.000 boten gebruik

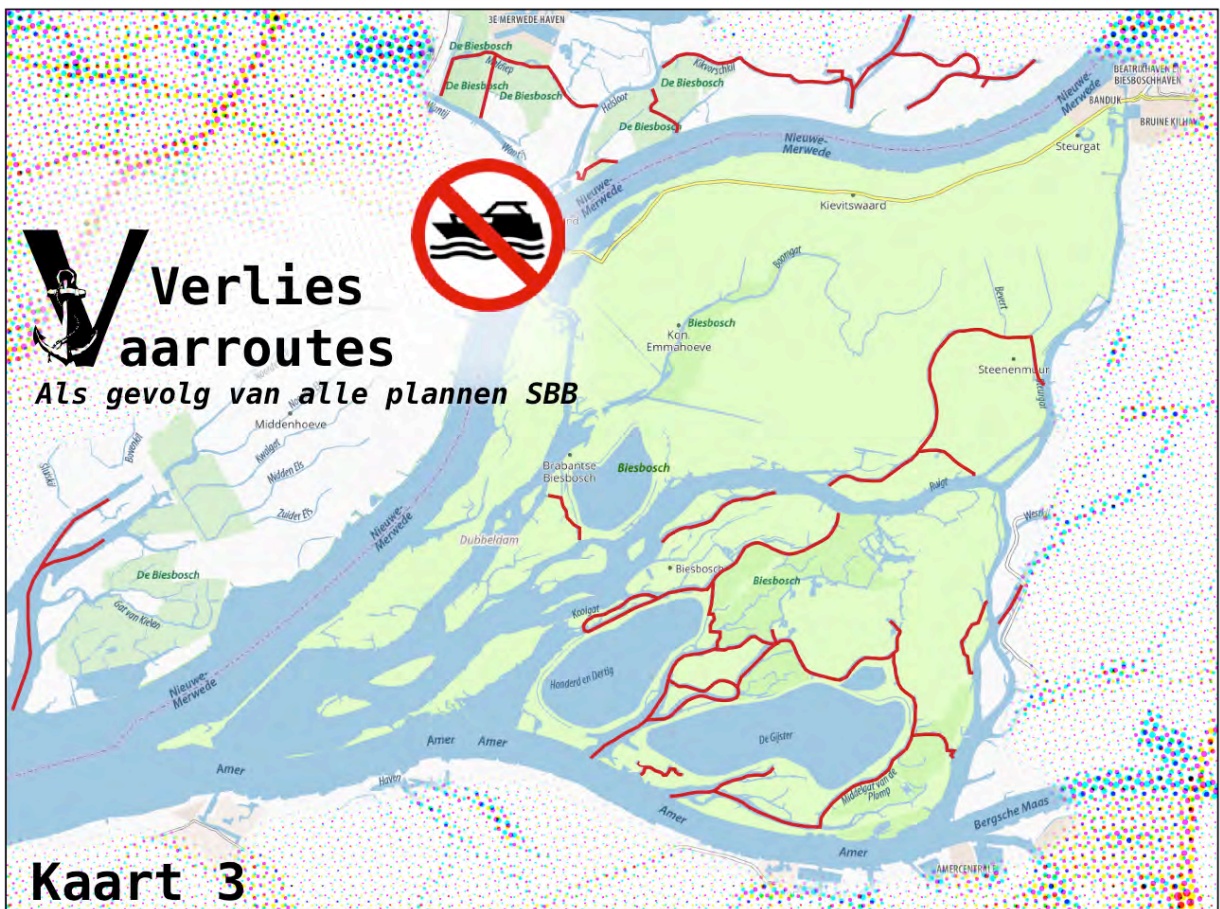
van de Biesbosch, als ook passanten worden toegevoegd aan de vaste motorbootbezitters.

Staatsbosbeheer wil in de Biesbosch naar een nieuwe balans tussen natuur en recreatie. Daarvoor is overleg gewenst tussen alle betrokken partijen. De Biesboschfederatie wil deelnemen aan een overleg daarover tussen Staatsbosbeheer en de 3 gemeenten, te weten Dordrecht, Drimmelen en Altena over de Biesbosch via een op te richten Gebruikersraad. De Federatie ondersteunt het idee van een Gebruikersraad en zal er vanuit het bestuur aan deelnemen. De Federatie pleit er voor om snel zo'n Gebruikersraad op te richten.

3. HET VERLIES AAN VAARWATER DOOR ZONERING

In een aantal kaartjes (*zie onder*) is aangegeven dat zowel in de Sliedrechtse als in de Brabantse Biesbosch een aantal mogelijkheden voor 'rondje varen' verdwijnt. Het gaat dan om tochtjes vanuit een thuishaven van zo'n 2 á 3 uur varen waardoor, in combinatie met voor anker gaan of aanleggen, een gewilde dagtocht ontstaat (*kaart 1*).





De plannen tot afsluiting van Moldiep, Sloot van St. Jan, de Sleek en beneden de Petrus maken dat deze korte dagtochten onmogelijk worden. Langere tochten van ten minste 5 uur varen ontstaan dan die voor een dagbesteding gezien worden als teveel varen en te weinig genieten van natuur en stilte.

Een ander probleem betreft het afsluiten van de Dode Kikvorskil in de Sliedrechtse Biesbosch waardoor zo'n 100 mogelijkheden (*inclusief Moldiep*) tot overnachting vanuit Dordrecht, verloren gaan. Hier verdwijnen dus alle overnachtingsplaatsen. In de Brabantse Biesbosch speelt dit verlies ook, zij het in een meer beperkte mate (*kaart 2*).

De som van de plannen van Staatsbosbeheer voor de Sliedrechtse Biesbosch, die zo populair is vanuit Dordrecht, maakt dat zowel 'rondje varen', als overnachten verdwijnt. Alleen de doorvaart van Wantij naar Nieuwe Merwede resteert dan voor de Dordtse motorbootvaarder.

Het totaal verlies aan vaarroutes is aangegeven in kaart 3.

Anders dan wel verondersteld wordt komen motorboten voor in alle inkomensklassen. Voor de Biesbosch geldt dat naar schatting 50% van de motorbootvaarders tot de lagere inkomensklassen behoren. Zij worden direct getroffen door de plannen van Staatsbosbeheer en op langere termijn nog veel sterker omdat zij niet in staat zullen zijn om de overgang naar elektrisch varen te betalen.

De Biesboschfederatie pleit er voor om:

- Moldiep, Sloot van St. Jan, Beneden Petrus, de Sleek niet af te sluiten (*ten behoeve van het 'rondje varen'*);
- Dode Kikvorskil niet af te sluiten t.b.v. mogelijkheden tot overnachting;
- Kreken en killen t.b.v. het 'rondje varen' actief open te houden door waterplanten te maaien en dichtslibben te voorkomen.

4. DUURZAAMHEID

Werken aan duurzaamheid is geen keuze. Ook Nederland heeft het Klimaatakkoord van Parijs ondertekend en in het Regeerakkoord 2017-2021: "vertrouwen in de toekomst" worden aanzetten gegeven om tot de grootschalige CO₂ reductie te komen die nodig is om de opwarming van de aarde te beperken. De CO₂ reductie moet in 2030 al 55% bedragen ten opzichte van 1990 en 95% in 2050. Een gigantische uitdaging.

Er zijn nog geen plannen om tot CO₂ reductie te komen specifiek gericht op motorboten. De Overheid is er niet mee bezig en dat geldt ook de brancheverenigingen. Hier en daar lopen er interessante projecten maar van gecoördineerde actie is geen sprake.

Voor de autobranche geldt een totaal andere situatie. Co₂ reductie voor auto's draagt substantieel bij aan de Co₂ doelstellingen waar Nederland zich aan gecommitteerd heeft. Het Nederlandse wagenpark bevat 8,7 miljoen personenauto's en daarvan zullen er in 2030, naar verwachting, nog 8 miljoen op fossiele brandstof rijden. Vanaf 2030 zullen er geen nieuwe auto's meer verkocht mogen worden die op fossiele brandstof rijden. In 2050 zal er helemaal niet meer op fossiele brandstof worden gereden. Om dat te bereiken neemt de Overheid nu al maatregelen om elektrisch rijden aantrekkelijk te maken. Zij zal sturend optreden om haar doelstellingen te bereiken om middels subsidies de automobilist te verleiden om (*eerder*) over te stappen. De regering heeft de Klimaattafel 'mobiliteit' gevraagd om met plannen te komen. De NVDE is daar druk mee bezig.

De bijdrage van motorboten (*175.000 nu en afnemend naar 150.000 in 2050*) aan de Co₂ reductie is beperkt zowel door het aantal motorboten alsook door het beperkt aantal vaarkilometers. Door Netwerk Waterrecreatie zijn recentelijk pas een aantal werkgroepen gestart op het gebied van duurzaamheid. Naast behandeling van vuil water, antifouling en veiligheid/gedrag betreft het een werkgroep elektrificatie en energietransitie.

De Biesboschfederatie pleit er voor om:

- Op landelijk niveau te komen tot afspraken over Co₂ reductie voor motorboten;
- en daarbij afspraken, die voor het wagenpark gaan gelden, als uitgangspunt te nemen;
- inclusief subsidies om de overgang aantrekkelijk te maken;
- en om dit snel op te pakken.

Er is behoefte aan landelijke afspraken. Vanuit die afspraken kan dan decentraal invulling aan projecten worden gegeven. Door het thans nog ontbreken van een landelijk kader komt Amsterdam tot een andere invulling dan de Biesbosch. In Amsterdam (*nota varen deel 1*) wordt toegewerkt naar een uitstootvrij centrum in 2025. Als onderdeel daarvan moeten motorboten om te mogen varen in het centrum, elektrisch worden. Het gaat om een totaalplan waarin ook aandacht is voor handhaving, campagnes om draagvlak te creëren, gedragsregels en subsidies. Alle betrokkenen is gevraagd om met ideeën te komen.

Door het ontbreken van kaders worden er door Staatsbosbeheer voor de Biesbosch weer heel andere regels bedacht en wordt elektrisch varen opgelegd niet als maatregel tot Co₂ reductie maar om stilte te bereiken. Elke vorm van flankerend beleid ontbreekt.

Gebeurt er dan niets binnen motorboot-Nederland? Wel degelijk! Op allerlei plaatsen wordt er geëxperimenteerd met andere manieren van varen. Er zijn nieuwe elektromotoren, soms aangedreven vanuit een generator, lichtere accu's.

Er worden proeven gedaan met waterstof al dan niet als aanvulling op elektro varen. Maar er wordt ook gewerkt aan nieuwe, schonere motoren of aan simpele adviezen met betrekking tot minder toeren en rustiger excelleren (*tot 30-40% minder brandstof verbruik*).

Let wel: er is een waarschuwing op z'n plaats ten aanzien van elektrisch varen . De Biesbosch is een ruig watergebied met eb- en vloedbeweging en omsloten door grote rivieren waar de recreatievaart overheen moet om het krekenselsel te bereiken. Er is een motor nodig met voldoende kracht.

Deze situatie is niet te vergelijken met bij voorbeeld Giethoorn waar elektrische bootjes keurig - voor een tochtje van een uur - achter elkaar varen door een schone vaargeul en zonder stroming. Voor de Weerribben geldt weer een andere situatie maar geen van de andere natuurgebieden, waar elektrisch wordt gevaren, heeft de karakteristieken van de Biesbosch.

De overgang naar elektro- of waterstofmotoren zal zonder draagvlak en flankerende maatregelen een groot probleem worden. Onderzoek in Friesland van watersportverenigingen en Hiswa laat zien dat de kosten van ombouw van een binnenliggende motor variëren van €10.000 tot €30.000. Zware accu's zullen de boten minder wendbaar maken en de milieu winst is uitermate beperkt (*en daar ging het toch allemaal om?*). Infrastructuur ontbreekt nog bijna volledig. Naar inschatting zal misschien wel zo'n 50% van de motorboot bezitters die ombouw niet kunnen betalen. De economische gevolgen daar weer van, voor stadjes aan het water, laat zich raden. Alsmede voor watersportverenigingen die hun ledenaantal en bezetting van ligplaatsen zien teruglopen zelfs wellicht halveren.

'Stil en duurzaam varen', is door Staatsbosbeheer als ambitie neergelegd. De elektromotor wordt door Staatsbosbeheer gelanceerd om stilte te krijgen. De elektromotor is ontwikkeld om de Co₂ uitstoot te verminderen. Het stil zijn is een toevallig bijproduct. In het kader van zonering en stilte wordt het woord duurzaam oneigenlijk gebruikt.

5. PROBLEMEN NIET GENOEMD IN RAPPORTEN SBB

Onderhoud

Het vaarwater in de Biesbosch kenmerkt zich door steeds grotere problemen die veroorzaakt worden door *dichtslibbende vaarroutes* en de *woekering van waterplanten*. Dit laatste fenomeen doet zich de laatste jaren met steeds grotere regelmaat voor als gevolg van een sterke verbetering van de waterkwaliteit. Dit brengt grote risico's met zich mee voor met name het vastlopen van de schroeven c.q. het vast- en warmlopen van de motoren die oververhit raken vanwege het feit dat het wierfilter verstopt raakt.

De verregaande consequenties gaan zelfs tot verzekeringspartijen die schade vanwege achterstallig onderhoud niet uitkeren. Een groot risico dus als Staatsbosbeheer onvoldoende onderhoud pleegt.

Kennis van het soort waterplant is overigens vereist om vast te stellen of maaien een goede oplossing is of dat andere ingrepen nodig zijn.

Doordat de Biesbosch een getijden gebied is stroomt het water de Biesbosch in en uit. Behoudens het feit dat dit een getijdengebied is, is de Biesbosch (*nieuwe Biesbosch*) tevens aangemerkt als afvoergebied van overtollig water uit Rijn en Maas. Hierdoor slibben de vaarwegen in de Biesbosch nog sneller dicht. Een voorbeeld, in 2018 kon je in het Noordergat van de Plomp achterin aan de wal afmeren. In 2020 op dezelfde plek kwam je niet verder dan 2 meter vanuit de wal. En dit op een diepgang van 1 meter bij hoog water.

Het gevolg van het zich onthouden van onderhoud is hiermee aangetoond. De indruk ontstaat dat het niet-onderhouden door Staatsbosbeheer een bewuste keuze is om zo de natuur de motorboot uit de Biesbosch te laten wegdrücken. Het geen gevolg geven van het uitvoeren van onderhoud uit zich ook in de staat waarin *steigers en andere aanlegplaatsen* zich thans bevinden. Door de Biesboschfederatie wordt in de loop van het vaarseizoen 2021 een inventarisatie gemaakt van alle bouwwerken op dit gebied en de (*soms deplorabele*) staat waarin ze zich bevinden.

Compensatie

Destijds is (o.a.) voor de spaarbekkens in de Brabantse Biesbosch compensatie aangebracht in de vorm van aanlegsteigers en aanlegplaatsen. Veel is verdwenen wegens achterstallig onderhoud. Het verdwijnen hiervan is tegen de afspraken van compensatie in. Compensaties dienen ook onderhouden te worden en het is/was niet de bedoeling deze 'in de tijd' te laten verweren/verdwijnen. Als financiën hierbij leidend is, dan is er niet op tijd geanticipeerd op een financiële paragraaf tijdens het aanbieden van de compensatie mogelijkheden. Of was deze paragraaf er wellicht helemaal niet?

Handhaving

In de Biesbosch verordening liggen duidelijke regels aangaande handhaving. De meeste gebruikers hebben het beste voor met de Biesbosch, maar ook velen irriteren zich aan het niet handhaven. Ergens afmeren, vervolgens de motor uitzetten en dan grote geluidsboxen aan of de radio op optimaal volume draagt niet bij aan de rust en de ruimte in de Biesbosch. Anders gezegd: het is gewoon niet acceptabel in een natuurgebied. Niemand wil dit. Gebeurt het dan toch in enkele gevallen, zorg dan dat er gehandhaafd wordt. Het is té kort door de bocht om dan maar vaarroutes af te sluiten vanwege herrie. Een groot misverstand is dat door duurzaamheid (*lees elektrificatie*) bij motorboten de rust bevorderd wordt. De meeste herrie die je hoort als een boot voorbij vaart is het schroefwater (*de meeste motorboten hebben een natte uitlaat*). En dat blijft!

Sommige motorboten hebben een droge uitlaat met dempers, waardoor een vergelijkbare reductie in geluid plaats vindt. En als je afmeert, dan gaat de motor uit en is er rust. Maar als vervolgens de volumeknop van de radio etc. hoger wordt gedraaid is er een heel ander probleem. Met een andere oplossing. Handhaven!

Sluizen

Voor de Spieringsluis en de Helsluis geldt dat er slechts een gering getijdeverschil bestaat. SBB heeft de kosten voor de bediening van de sluizen al gereduceerd, waardoor de toegankelijkheid voor de motorbootvaarder beperkt is geworden. Nagegaan moet worden of er zonder deze sluizen gewerkt kan worden. De vrije doorvaarten die zo ontstaan geven mogelijkheden tot nieuwe 'rondjes varen'.

Toename recreatie rond het water

Per jaar steken er 20.000 passanten het pontje De Steur over. Allemaal recreanten (*per fiets/scooter/motor*) door de Brabantse Biesbosch. Er zijn intussen 17 fietsroutes uitgezet. Tientallen wandeltochten. In de Dordtse Biesbosch wordt er in de Merwelanden een Bed & Breakfast annex conferentieoord gerealiseerd op korte termijn. Daarnaast is er een Stay Okay hotel en komt er een speelbos voor kinderen. Allemaal recreatie bevorderend. Allemaal prima ontwikkelingen maar het lijkt er op dat er op vaarwater een andere definitie van "stil" wordt gehanteerd dan op de oever?

Duurzaamheid

Over duurzaamheid in de zin van Co₂ reductie, is in dit rapport een apart hoofdstuk gewijd. Er valt natuurlijk veel meer onder duurzaamheid en alle partijen (*Staatsbosbeheer, de 3 Gemeentes en de Biesboschfederatie*) onderschrijven het belang daarvan volledig. Duurzaamheid kan worden bereikt door het plaatsen van containers voor afval, bouwwerken van duurzame materialen, opruimacties, het uitvoeren van handhaving en het aansluiten/volgen/onderschrijven van uitgangspunten van organisaties als bijvoorbeeld "Plastic Soup". Duurzaamheid is niet alleen elektrificatie! Sterker nog, dat is maar een heel klein onderdeel van duurzaamheid.

Financiën

Uit het rapport van Staatsbosbeheer komt naar boven dat er geen financiën voorhanden zouden zijn. Dan lijkt er maar voor de oplossing van afsluiting te worden gekozen, maar (*hoofdstuk 6*) er zijn meerdere mogelijkheden, zoals bij de Marrekrite maar ook in de Weerribben en het Lauwersmeer waar natuur, rust en recreatie heel goed in balans zijn gekomen. 80% Van wat in deze gebieden plaatsvindt is ook toepasbaar in de Biesbosch waarbij de laatste 20% de invulling dient te zijn van de specifieke patronen van de Biesbosch.

Met alle stakeholders moeten hier goede afspraken over kunnen worden gemaakt en wellicht sneller dan men hoopt.

Er zijn in en rondom de Biesbosch ongeveer 8.000 botenbezitters (*m.u.v. passanten*) die gebruik kunnen maken van de Biesbosch op welke wijze dan ook. Dat kan door dagrecreatie, weekend-recreatie, er doorheen varen etc. Indien er iets te bieden is in de Biesbosch zijn deze botenbezitters best bereid iets bij te dragen. Dezelfde botenbezitters kopen immers wel het Marrekrite vlaggetje om vervolgens op gratis overnachtingsplekken af te meren die goed onderhouden zijn en waar je afval kwijt kunt. Daarnaast is men wel bereid jaarlijks een bedrag (€ 25,--) te betalen voor ontheffing (*vergunning*) in de Biesbosch van bepaalde vaarwegen. Derhalve zien we hier een kans voor de Federatie om coördinerend op te treden.

Concreet kan je denken aan het feit dat aan de aangesloten watersportverenigingen bij de Federatie wordt verzocht voor ieder lid een vlaggetje à €15,-- af te nemen. Hiermee kan dan o.a. onderhoud worden gedaan in de Biesbosch en kan er handhaving worden gerealiseerd. In plaats van een vlaggetje kan ook aan andere vormen van 'eigen bijdrage' worden gedacht. Het vlaggetje wordt hier genoemd omdat dat ook elders een succesvol middel is. Het financieel beheer zou dan komen te liggen bij bijvoorbeeld de Federatie en de uitvoering bij Staatsbosbeheer in samenspraak met de Federatie met betrekking tot het uitvoeringsplan. Dit om de zaak kritisch te benaderen en gezamenlijk het doel "een goed onderhouden Biesbosch" te kunnen nastreven en dat het ingezamelde geld een bestemming heeft en niet in de algemene middelen terecht komt. In ieder geval wordt hierbij gepleit voor een apart beheer en een aparte uitvoeringsorganisatie, die elkaar op ieders gebied nodig hebben en aanvullen.

In dit geval is alleen al de Federatie bijdrage jaarlijks zo'n €120.000,--. Dit is bijvoorbeeld te gebruiken voor het maaien van de waterplanten, het toezicht houden (*bijvoorbeeld 2-3 keer per week*) en verkoop vaantjes aan passanten in de Biesbosch. Dus proactief hiermee omgaan, want je ligt immers gratis. Maar je moet wel wat te bieden hebben en dat zijn goed onderhouden vaarroutes en goed onderhouden afmeerlocaties alsmede een garantie tot rust. En dat kan!! Dit allemaal bereiken door domweg alleen maar vaarwegen af te sluiten is ook beleid maar zeer teleurstellend. Voor meer financiële overdenkingen wordt verwezen naar het hoofdstuk financiën.

De Biesboschfederatie gaat in overleg met haar leden om vast te stellen welke vorm zo'n 'eigen bijdrage' moet gaan krijgen. De Federatie vindt het van groot belang om als watergebruikers duidelijk aan te geven dat wij echt hart hebben voor ons gebied. We gaan er van uit dat ook anderen dan proportioneel mee gaan doen (Gemeenten en SBB etc.) en dat we duidelijk zicht hebben op wat we er voor terugkrijgen. We hanteren: "voor wat, hoort wat"!

6. WAT LEREN WE VAN ANDERE WATERRIJKE NATUURGEBIEDEN?

Handhaven kan wel degelijk goed en intensief plaatsvinden. Dat heeft zich al langer bewezen op de Linge door middel van de Lingewacht en in Friesland bij de Marrekrite. In de Marrekrite staan ook afvalcontainers die met een boot met regelmaat worden gelegegd. Vuilnis wordt daar niet buiten de containers achtergelaten. Kortom een doordacht plan met betrokkenheid van de stakeholders kan dus heel goed werken. Men koopt aldaar een wimpel tussen €15 en € 25 (*afhankelijk van afmeting*) en dan mag je overal afmeren aan door de Marrekrite gerealiseerde steigers door geheel Friesland. Je krijgt er dan ook een "Opgeruimd staat Netjes"-vuilniszak bij. Een zeer goede aanvulling. Een vrijwillige donatie kan je er ook achter laten. Tevens wordt er door handhaving (*rondvarende boot*) het vlaggetje gepresenteerd aan passanten die zijn afgemeerd en dit vaantje nog niet hebben. Deze worden gretig aangeschaft, kortom een "win-win" situatie.

In de Marrekrite zijn ook toeristische overstap punten (*TOP*) gerealiseerd voor de recreatie. Identiek aan pontje Steur.

Er zijn in Nederland 21 Nationale Parken. Een aantal ouder dan de Biesbosch (*NP sinds 1994*) en velen jonger dan de Biesbosch, echter die hebben veel zaken al geregeld die in het rapport van Staatsbosbeheer zijn opgenomen, zoals bijvoorbeeld hierboven in de eerste alinea is vermeld. Laten we daar van leren.

Kortom het is niet handig een wiel uit te vinden dat er al is. Gelet op het specifieke karakter van de Biesbosch is één en ander niet voor 100% over te nemen maar we kunnen ons voorstellen dat 80% generiek is en 20% specifiek. Er is gebleken dat Biesbosch problemen, genoemd in het rapport van Staatsbosbeheer, heel goed oplosbaar zijn buiten de Biesbosch. Wel in overleg en dat betekent in het geval van de Biesbosch: overleg met de Gebruikersraad.

7. WAT WIJ BIEDEN AAN SBB/GEMEENTEN mbt DE BIESBOSCH

De Biesboschfederatie heeft haar zorgen aangegeven omtrent de plannen zoals genoemd in Recreatiezonering. De Federatie heeft daar haar zorgen aan toegevoegd omtrent onderwerpen die níet worden genoemd en die ook nodig zijn voor een goede balans tussen natuur en recreatie.

De Federatie voelt zich zeker verplicht om daarover ook mee te denken. Er wordt dan aan het volgende gedacht:

Gebruikersraad.

Voor regulier overleg over de Biesbosch tussen Staatsbosbeheer en de 3 gemeentes, Altena, Dordrecht en Drimmelen wordt een Gebruikersraad voorgesteld. De Biesboschfederatie wil daar aan deelnemen en heeft dit aan partijen al kenbaar gemaakt in een brandbrief van 18-01-2021. Aangezien de Federatie andere belangen behartigt over duurzaamheid dan de ondernemers in het gebied is het zinvol om beiden in de Gebruikersraad op te nemen.

Vaantje.

De uitvoering van de ideeën van de Federatie over aanleg/onderhoud van steigers, het maaien van waterplanten etc. moeten betaald worden. Het budget van Staatsbosbeheer voor recreatie lijkt beperkt. Gemeentes zullen moeten bijspringen. De Federatie gaat haar leden met klem voorstellen om een Biesbosch vaantje in te voeren. Jaarlijks zal dat per motorboot €10 tot €15 kunnen zijn. De bijdrage is voor elke motorbootvaarder verplicht en wordt zichtbaar door een Biesbosch vaantje dat je aan boord moet hebben om in de Biesbosch van de voorzieningen gebruik te mogen maken. Dit is centraal te regelen via de watersportverenigingen en niet per individueel lid.

Duurzaamheid.

Zoals eerder aangegeven vindt de Biesbosch Federatie dat het tijd wordt om de discussie over het afstappen van fossiele brandstof (*op termijn*) aan te gaan vangen en eigen plannen te ontwikkelen. Er moeten centraal afspraken komen in het kader van de klimaatdiscussie aan een van de klimaattafels. De Federatie zal dit neerleggen bij haar centrale organen als VNM en Watersportverbond.

Stil varen.

Tot op heden wordt het overstappen op een elektromotor als enige mogelijkheid gezien om stil te varen. Er zijn echter zeker alternatieven. Het (*verplicht*) terugbrengen van de snelheid in kwetsbare gebieden tot 5 á 6 km per uur. Het varen met een natte uitlaat (*veel motorboten hebben dat*), of een droge uitlaat met demper.

Het weren van jetski's (afhankelijk aantal decibel) en/of een verbod op muziek/herrie zijn reële mogelijkheden. Nagedacht moet worden over meer en/of andere mogelijkheden. In alle gevallen zal handhaving noodzakelijk zijn. Een interessante vraag in dit verband is: hoeveel decibel past er nog bij 'stilte'.

Aanwijzingsbesluiten.

Bij bijzondere drukte kan een gemeente met Staatsbosbeheer besluiten om een vaarweg tijdelijk te sluiten. In 2020 is dit gebeurd door de Gemeente Drimmelen. De Federatie wil daar in voorkomende gevallen over meepraten ten einde de belangen van de motorbootvaarders voldoende veilig te kunnen stellen. Bovendien kent zij als geen andere het gebied en kan zij alternatieven aandragen.

8. WAT WIJ VRAGEN AAN SBB/GEMEENTEN mbt DE BIESBOSCH

Openhouden van kreken.

Actief openhouden van de vitale kreken: Moldiep, 't Slek, Beneden Petrus en Sloot van St. Jan. Alleen als deze kreken open blijven kan de motorboot doorgaan met "rondje varen". Die paar kreken leiden tot het verlies van heel veel vaarweg. Actief betekent b.v. ook diepte bewaken en waterplanten maaien.

Overnachtingsmogelijkheden.

Er vervallen 100 mogelijkheden en dat zijn ze bijna allemaal. De Federatie vindt dat de huidige aanlegplekken in de Sliedrechtse Biesbosch behouden moeten blijven maar geeft ook aan dat over compensatie gesproken kan worden (*eveneens op korte afstand van de Dordtse havens*). Is het de kosten waard? Ook in de Brabantse Biesbosch moeten de overnachtingsmogelijkheden behouden blijven. Bij het aanleggen van nieuwe steigers moet tevens worden bedacht dat die steigers simpel (= 2 palen) mogen zijn voor veel waterrecreanten. Vaak gaat het om even aanleggen, hengeltje uitgooien en dan weer terug.

Begroting.

Jaarlijkse en meerjarige begrotingsgesprekken houden tussen partijen ten einde plannen en financiën op elkaar af te stemmen. Initiatief bij Dordrecht als grootste Gemeente. Beheer financiën en uitvoering gescheiden houden zoals reeds in hoofdstuk 5 aangegeven.

Compensaties

In het verleden gegeven compensaties ook daadwerkelijk effectueren. Bijhouden van de recreatiegebiedjes om de spaarbekkens en de Aakvlaai zijn een paar voorbeelden. Er moet een overzicht komen van compensaties ten einde die te kunnen beheren. In de tijd blijken compensaties vergeten te worden.

Handhaving

Het betreft dan zowel geluid (*op de diverse aanleg- en overnachtingsplekken*) alsook als gevolg van hard varen (*jetski's*). Daarnaast is handhaving nodig voor gedrag (*netjes aanleggen en vaarregels aanhouden*) en het bezit van het vaantje. Bij het vaststellen van nieuwe regels moet goed worden nagedacht over de handhaafbaarheid daarvan.

9. SLOTOVERWEGINGEN FINANCIËN

Uit het rapport van Staatsbosbeheer komt naar boven dat er geen financiën voorhanden zouden zijn. Er zijn natuurlijk meerdere mogelijkheden om de noodzakelijke financiering bij elkaar te krijgen.

Federatiebijdrage (<i>uitwerking zie in dit rapport</i>)	€ 120.000,--
Gemeentelijke bijdragen	PM
Provincie bijdragen	PM
Staatsbosbeheerbijdrage	PM
Ondernemers (<i>n.t.b.</i>)	PM
Nationale subsidie (<i>Nationaal Park zie hieronder</i>)	PM
Europese subsidie (<i>zie hieronder "Call for proposal"</i>)	PM

Met dit totaal aan gelden kan er sprake zijn van goed onderhoud, goede handhaving, aanpak afvalstromen etc. etc. Kortom proactief inrichten van Nationaal Park en niet defensief door afsluiten en dergelijke.

Citaat:

"De nationale parken kunnen rekenen op een fikse subsidie van het kabinet, dat eenmalig 6 miljoen euro uittrekt om de parken aantrekkelijker te maken en hun bekendheid te vergroten."

Dat maakt minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Carola Schouten bekend in een brief aan de Tweede Kamer. Nederland telt momenteel 21 nationale parken, waaronder De Alde Feanen, Schiermonnikoog, het Lauwersmeergebied en het Drents-Friese Wold. *"Natuur is de basis van ons bestaan"*, schrijft Schouten. *"Mensen genieten van natuur en worden er door geraakt. Maar natuur is vaak ook kwetsbaar en verdient daarom onze aandacht en bescherming"*.

Trekpleister voor toeristen

Het geld, dat moet worden aangevuld door provincies en gemeenten, is bedoeld om de nationale parken te vernieuwen. **De miljoenen komen beschikbaar in de periode 2020 tot 2022.** „We zijn er dolblij mee”, zegt Jori Wolf van het Nationale Parken Bureau, dat bij Staatsbosbeheer is gevestigd. „In het buitenland zijn nationale parken vaak een trekpleister voor toeristen. Dat willen we ook in Nederland.”

'Je kunt de parken beschouwen als de Rembrandts van onze natuur'

In mei 2020 is al een internationale marketingcampagne begonnen om de bekendheid van de parken te vergroten. Buitenlandse journalisten kregen een rondleiding in De Biesbosch. Ook bezochten ze het Lauwersmeer.

„Het doel is om de komende jaren nationale parken met grootse allure te krijgen”, zegt Wolf. „De parken vertellen samen het verhaal van de Nederlandse natuur, je kunt ze beschouwen als de Rembrandts van onze natuur.”

(bron: Leeuwarder Courant 26-7-2019)

Waar kan ik een subsidie van de Europese Unie (EU) aanvragen?

U kunt als bedrijf, overheid of maatschappelijke organisatie op verschillende manieren een EU-subsidie aanvragen. Waar u de aanvraag moet indienen, hangt af van de subsidieregeling. Het kan bij de nationale overheid, het Nationale bureau van de Europese Commissie of direct bij de Europese Commissie.

Call for proposal

Een Europese subsidie krijgen is meestal alleen mogelijk via 'Call for proposal'. Dat wil zeggen dat de Europese Unie een oproep doet om voorstellen in te dienen. Belangstellenden kunnen dan een actieplan indienen dat overeenkomt met het beleidsterrein en met de gestelde voorwaarden.

Derhalve is de opmerking “er is geen geld beschikbaar” niet juist. Zeker gelet op het citaat in de Leeuwarder Courant, en het feit dat de Biesbosch concreet is genoemd zal moeten betekenen dat het bedrag de juiste labeling krijgt.

Kortom met gezamenlijke inspanning en elkaar te respecteren kan er een mooi Nationaal Park De Biesbosch worden gerealiseerd waarbij alle elementen in balans kunnen worden gebracht. De Biesboschfederatie levert daar graag met 8.000 enthousiaste gebruikers een bijdrage aan.

10. SAMENVATTING

Staatsbosbeheer ziet zich verantwoordelijk voor de balans tussen natuur en recreatie in de Biesbosch. Door Staatsbosbeheer is een rapport ZONERING opgesteld waarin wordt vastgelegd waar er wél en waar er níét meer gevaren mag worden. Voor motorboten zijn de gevolgen van deze plannen desastreuus. De Biesboschfederatie constateert dat door deze plannen voor de Biesbosch de recreatiemogelijkheden, voor haar ruim 8.000 leden met een motorboot, sterk worden beperkt. In dit rapport geeft de Biesboschfederatie haar bezwaren aan tegen de plannen en komt zij met eigen voorstellen.

Het afsluiten van vaarwegen of het alleen toegankelijk maken van vaarwegen voor boten met een elektromotor staat centraal in het plan. Een favoriete bezigheid als het 'rondje varen' door de Biesbosch van een paar uur wordt, vanuit bijna elke haven rond de Biesbosch, onmogelijk gemaakt door het afsluiten van slechts een paar vitale kreek. Waar de eis van een elektromotor wordt neergelegd dan valt 99% van de huidige motorbootvaarders af. De ruim 100 aanlegmogelijkheden voor overnachting verdwijnen. Wij denken dat er onvoldoende is nagedacht over de gevolgen van de plannen voor de motorbootvaarders waar de lagere inkomensgroepen ruim in vertegenwoordigd zijn.

Wij zijn tegen het afsluiten van vaarwegen en het blokkeren van overnachtingsmogelijkheden.

Staatsbosbeheer onderbouwt haar plannen door te verwijzen naar duurzaamheid. De Biesboschfederatie is zeker niet tegen duurzaamheid. Ook de Federatie is zich er goed van bewust dat de CO₂-uitstoot teruggebracht moet worden en dat daar op wereldniveau en landelijk afspraken over gemaakt zijn. De Federatie is er wel tegen wanneer er voor de Biesbosch vooruit gelopen wordt op nog te nemen landelijke maatregelen. Via onze brancheverenigingen willen wij meedoen aan die landelijke discussie om dan daarna aan te sluiten met maatregelen in de Biesbosch. Zover zijn we nog lang niet.

Wij willen de discussie over duurzaamheid voeren op landelijk niveau.

Er is door Staatsbosbeheer helaas geen plan gemaakt voor investering en onderhoud ten behoeve van de recreatie van de motorbootvaarder. De Federatie geeft aan wat er zou moeten gebeuren met kapotte steigers, overlast waterplanten, dichtslibben, handhaving etc. De Federatie geeft aan wat er moet gebeuren en zij geeft óók aan dat zij daarbinnen de mogelijkheden financieel aan wil bijdragen.

Wij willen meebetalen volgens het principe: 'voor wat hoort wat'.

Er wordt in dit rapport door de Federatie ook een eerste schets gegeven voor een financiële organisatie. Samen zijn we verantwoordelijk voor het gebied: Staatsbosbeheer, de 3 gemeentes Dordrecht, Drimmelen en Altena en een op te richten Gebruikersraad.

Wij willen participeren in die op te richten Gebruikersraad.