



NIEUWSBRIEF

Jaargang 2025, nr. 06



mei 2025

Afbeelding AI gegenereerd

Colofon

Jaargang 2025, nr. 03 maart

Verbond Nederlandse Motorbootsport

Hambakenwetering 15, 5231 DD 's Hertogenbosch

Tel. +31 85 002 60 10

KvK: 34271006

email: secretariaat@vnmmotorbootsport.nl

Bestuur:

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

Redactieteam:

communicatie@vnmmotorbootsport.nl	Contactpersoon
Eindredactie	Jan de Visser
Redactieleden	Peter Otterspeer
	Paul van Gendt

Werkgroepen VNM:

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

Agenda

8 mei 2025	Bestuursverg VNM
14 mei 2025	Vaarverb. Waddenzee
23 mei 2025	POS online
3 juni 2025	Bestuursverg. VNM
20 juni 2025	POS live

Werkgroepen VNM

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

Contactpersoon

Joop Claeijs
Arie den Boer
Wout Kraaijeveld
Jan de Visser
Peter Otterspeer
Jan de Visser
Erik Berendsen
Erik Berendsen
Erik Berendsen
Dirk Jan Zwart (KNMC)
Trudy Geerlings (KNMC)
Peter Otterspeer
Herbert Schoenmakers
Peter Otterspeer
Erik Berendsen
Leen Groenendijk
Leen Groenendijk
Peter Otterspeer

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

Voor meer informatie zie de agenda op de VNM website.

Inhoudsopgave

Colofon	2
In memoriam.....	4
Snelheidscontrole met AIS dichterbij dan ooit.....	5
Karremans presenteert wet om alcohol bij bingo toe te staan.....	7
Persbericht Rijkswaterstaat	8
Nieuwe BPR-wijziging in april maakt weg vrij voor onbemande vaart bij max 20-meter-schepen.....	10
Kennisgeving NAVO top	12
Week van de duurzame waterrecreatie.....	14



Artikel 13 lid 6 3^e streepje statuten stichting Verbond Nederlandse Motorbootsport: Deelname als participant eindigt als:
De organisatie van de participant besluit tot uittreden. De uittreding als participant gaat in door schriftelijke opzegging door de participant tegen het einde van een kalenderjaar, indien deze vóór één december van dat jaar door het bestuur is ontvangen; ingeval de opzegging niet tijdig heeft plaatsgevonden, loopt het lidmaatschap door tot het einde van het eerstvolgende kalenderjaar

In memoriam

Op dinsdag 28 april bereikt ons het bericht dat de heer Rob Bouman was overleden.

Rob Bouman †, Arie Kwak en John van Gelder † stonden aan de wieg van het VNM in 2007. Het VNM is begonnen met 28 watersportverenigingen. Het toenmalig VNM bestuur heeft vanaf het begin er hard aan gewerkt om het VNM verder uit te breiden, waarbij Rob Bouman naast zijn bestuurswerkzaamheden als een ware ambassadeur van het VNM zich richtte op watersportverenigingen in het zuidelijk deel van Nederland

Ook zijn verbinding met de vaarschool S.A.W. (Stichting Actieve Watersporters) was van groot belang voor de leden van de aangesloten watersportverenigingen. Ook na zijn aftreden als bestuurslid heeft hij het VNM nooit losgelaten. Bij verschillende gelegenheden kon je Rob Bouman nog tegenkomen. Enerzijds als belangstellende in het wel en wee van het VNM anderzijds als actieve belangenbehartiger van het VNM.



Het bestuur van het VNM wenst de nabestaanden van Rob Bouman sterkte met het verwerken van het verlies.

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

Het bestuur

Snelheidscontrole met AIS dichterbij dan ooit

De inzet van het Automatic Identification System (AIS) voor snelheidscontroles is tegen de afspraak en tast de privacy aan. Dat stellen schippers in reactie op de aanbeveling van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) dit wel te gaan doen. Toch is invoering dichterbij dan ooit.

Directe aanleiding voor de aanbeveling van de OVV is de fatale aanvaring tussen de watertaxi Stormloop en snelboot Tiger in het Schuitengat op 21 oktober 2022, waarbij vier mensen omkwamen. Beide schepen voeren veel harder dan toegestaan. De snelboot van Rederij Doeksen zelfs ruim twee keer zo hard (55 km/u, waar 20 km/u is toegestaan). Uit het onderzoek van de OVV blijkt dat de snelheidsovertreding gebruikelijk was.

Snelheidscontroles zijn echter lastig op de Waddenzee. De patrouilleschepen van de waterpolitie en Rijkswaterstaat kunnen alleen ingrijpen wanneer ze overtreeders op heterdaad betrappen. Maar die zien de patrouilleboten van ver aankomen en minderen snelheid. 'Het is algemeen bekend bij de regelmatige gebruikers van de Waddenzee wanneer de patrouillevaartuigen varen', schetst de OVV het handhavingsprobleem.

Om die reden beveelt de OVV aan data (zoals AIS) te gebruiken bij de handhaving van de snelheid. Maar dat kan niet zonder meer. Het primaire doel van AIS-gegevens is namelijk verkeersmanagement door vaarwegbeheerders. 'Hoewel de invoering van AIS is bedoeld voor verkeersmanagement is er veel discussie over de reikwijdte hiervan', schrijven onderzoekers van juridisch adviesbureau Considerati in een rapport uit 2017 in opdracht van ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. 'Verkeersmanagement moet strikt worden geïnterpreteerd. AIS-gegevens mogen in feite alleen worden gebruikt om het vaarverkeer op locatie in goede banen te leiden, bijvoorbeeld bij inhaalmanoeuvres, maar ook bij sluizen en voor de communicatie met de verkeerscentrales.'

Maar de term verkeersmanagement blijkt niet eenduidig. Wat valt er onder verkeersmanagement, vragen de onderzoekers zich af. Is dat het automatisch identificeren van schepen, zodat ze zich niet meer hoeven te melden? Is dat corridormanagement, is dat ligplaatsbeheer of het innemen van havengeld?

Het staat juridisch niet vast dat dergelijke toepassingen in lijn zijn met het oorspronkelijk doel, bevestigt ook Lieneke Viergever, data privacy-expert van Project Moore. 'Dat er data beschikbaar zijn, betekent niet dat je die zomaar voor alles kunt gebruiken. Belangrijk om na te gaan is: hoe de verplichting er kwam en voor welk doel dat zou zijn.' Kortom: is handhaving verenigbaar met het doel van verkeersmanagement?

'Dat was niet de afspraak', klinkt het in de reacties op de website van Schuttevaaier. In een convenant, dat dateert uit 2006, was inderdaad afgesproken dat de binnenvaart-brancheorganisaties akkoord gingen met vrijwillige invoering van AIS. Op voorwaarde dat de privacy zou worden gewaarborgd en de informatie nadrukkelijk niet zou worden gebruikt voor handhavingsdoeleinden. Dit convenant is inmiddels echter verlopen.

Het Considerati-rapport uit 2017 stelt, dat 'in het convenant was bepaald dat AIS- gegevens niet voor handhavingsdoeleinden mogen worden gebruikt. Op dit moment lijken alle partijen te beamen dat de

gegevens hier (nog) niet voor worden gebruikt, maar omdat het convenant is verlopen en er geen nieuw convenant bestaat, is het de vraag hoe lang dit nog de situatie zal zijn.

‘Mocht het gebeuren dat AIS-gegevens ook voor toezicht- en handhavingsdoeleinden worden gebruikt, dan is het wel zaak dat helder uit de grondslag blijkt dat dit inderdaad mag. Bijvoorbeeld door aanpassing van de wetgeving’, aldus het rapport. Dat beaamt Viergever: ‘Er moet een grondslag voor zijn in de wet. Het gaat in elk geval vrij ver. Dit is bij auto’s bijvoorbeeld niet het geval.’

Daar stoort ook de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) zich aan. ‘Bij de binnenvaart kan het wél, terwijl het ook nog onze woning is’, zegt woordvoerder Sunniva Fluitsma. ‘Het is een zwakgebod, waarbij wij de lacunes moeten opvullen van mensen die hun zaakjes niet op orde hebben.’ De ASV stapte al meerdere keren naar het College Bescherming Persoonsgegevens vanwege misbruik van gegevens verzonden via AIS. ‘AIS is er ooit doorheen gedrukt met allemaal beloftes over privacy. Maar die zijn niet nagekomen.’

Leny van Toorenborg van Koninklijke Binnenvaart Nederland sluit zich daarbij aan. ‘Wanneer AIS gebruikt mag worden, dan is het hek van de dam. Er zijn meer dan genoeg van die controlemechanisme.’ Van Toorenborg laat weten direct contact te hebben gezocht met het ministerie. ‘We hebben toch een afspraak over het gebruik van AIS? Kan wel wezen dat het convenant is verlopen, maar dat betekent niet dat het ineens anders kan gaan. Het begrip “verkeersmanagement” wordt al breed toegepast, maar de grondslag voor handhaving ontbreekt echt.’

Volgens Fluitsma is niet alleen de privacy een probleem. ‘Soms zie ik ons schip via AIS dwars over het land varen. Hoe kun je dan op basis van die onbetrouwbare gegevens handhaven? En dan is het zeker aan de schipper om zijn onschuld te bewijzen, omgekeerde bewijslast krijg je dan.’ Dat ziet ook Van Toorenborg: ‘De context ontbreekt compleet.’

Rijkswaterstaat laat weten dat veiligheid sinds het ongeluk nadrukkelijker op de agenda is komen te staan. ‘Rijkswaterstaat beheert en beschermt, samen met anderen, de Waddenzee. Als water-, kust- en natuurbeheerder zijn we vanuit die rol voortdurend met veel partijen in gesprek. Veiligheid, in de breedste zin van het woord, is tijdens deze gesprekken altijd één van de onderwerpen. Na het ongeluk is dit onderwerp nog nadrukkelijker op de agenda gekomen. Want een ieder is ervan doordrongen dat de kans op dergelijke ernstige ongelukken tot een minimum moet worden beperkt.’

De vaarwegbeheerder laat hiermee niet weten of handhaving via AIS een van de oplossingen is. Mocht Rijkswaterstaat dat willen, dan is het aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dit op te nemen in de wet. Het ministerie laat eveneens weinig los. ‘We moeten eerst onderzoeken of dit mogelijk is en hoe. We komen in de eerste helft van 2024 met een kabinetsreactie’, laat een woordvoerder van minister Harbers weten.

De kabinetsreactie opnemen in deze VNM-Nieuwsbrief zou dit item te lang maken. Indien u kennis wil nemen van de kabinetsreactie, dan kunt u die downloaden van de onderstaande link.

https://drive.google.com/file/d/1S0YKLOThusP613NCQO0r3TjEa98q_FdR/view?usp=drive_link

Veel leesplezier.

Karremans presenteert wet om alcohol bij bingo toe te staan

DEN HAAG (ANP) - Alcohol bij de bingo moet weer kunnen, vindt het kabinet. VVD-staatssecretaris Vincent Karremans (Jeugd, Preventie en Sport) presenteert vrijdag in de ministerraad een wet die de regels rond kansspelen iets versoepelt, bevestigde een ingewijde na berichtgeving door RTL.

Bingo's in Soest werden vorig jaar "drooggelegd", schreef het AD. In de Alcoholwet staat namelijk dat "kansspelen" niet mogen worden georganiseerd in

horecagelegenheden waar ook alcohol wordt geschonken. Speelautomaten zijn daarvan uitgezonderd, en ook casino's vallen er niet onder.



Karremans maakte eerder al bekend dat hij ook voor bingo een uitzondering in de wet wilde toevoegen. In Hart van Nederland deed hij een oproep aan lokale bestuurders om tot de wetswijziging niet te handhaven. "Het is belangrijk dat burgemeesters en wethouders daar terughoudend in zijn en dat we onze oudere Nederlanders dat advocaatje gunnen bij de bingo."

Voorwaarden

In de concepttekst van de wet die eerder is bekendgemaakt, staat dat er wel voorwaarden worden gesteld aan de bingo's waar alcohol mag worden geschonken. De organisator moet bijvoorbeeld een vereniging zijn die minstens drie jaar bestaat en die niet alleen om kansspelen draait. De prijzen per bijeenkomst mogen samen maximaal 1550 euro waard zijn.

Wanneer de versoepeling ingaat, is nog niet bekend. Na de ministerraad waarin het kabinet de wettekst heeft goedgekeurd, zei Karremans: "Let's make bingo great again."

Verzoek:

De besturen van de participanten van het VNM worden verzocht een bestuurswisseling binnen hun vereniging zo spoedig mogelijk door te geven aan de secretaris van het VNM (secretaris@vnmmotorbootsport.nl). Liefst met de volgende gegevens:

Naam, voorletters, email adres, telefoonnummer en functie

De privacyverklaring van het VNM kunt u vinden op de VNM website www.vnmmotorbootsport.nl

Persbericht Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat vernieuwt hoogteschalen bij bruggen in Zuid-Holland

Rijkswaterstaat is gestart met de vernieuwing van hoogteschalen bij alle rijksbruggen over de hoofdvaarwegen van Gorinchem tot Hoek van Holland. De huidige schalen zijn veelal slecht leesbaar, incompleet of geheel verdwenen. Deze vernieuwing wordt meteen benut om invulling te geven aan Richtlijnen Vaarwegen om de werkelijke doorvaarthoogte, inclusief schrikhoogte, ten opzichte van de waterstand, correct weer te geven. De vernieuwde bebording is gericht op het verbeteren van de veiligheid en toegankelijkheid van de vaarwegen.

Onderhoud en betere zichtbaarheid

Veel hoogteschalen zijn vervuild door weersinvloeden en aangroei, waardoor ze moeilijk leesbaar zijn. Een issue dat al vele jaren een doorn in het oog is van veel schippers. Een schoonmaakactie blijkt niet voldoende, omdat het vuil volledig is ingevreten. Daarom vervangt Rijkswaterstaat de schalen volledig, inclusief nieuwe frames en bevestigingen. Daarbij wordt ook de verlichting hersteld of opnieuw aangebracht, zodat de schalen ook in het donker goed leesbaar zijn.

Richtlijn Vaarwegen: geen schrikhoogtes meer

Elke brug over het vaarwater heeft een maatgevende doorvaarthoogte die wordt weergegeven op hoogteschalen aan de brugpijlers en op de voorhoogteschalen op enige afstand van de brug. Daarbij wordt op sommige locaties een 'schrikhoogte' gehanteerd; de daadwerkelijke doorvaarthoogte wordt met die schrikhoogte dan verlaagd. Dat creëert een marge die moet voorkomen dat schepen tot de maximum hoogtegrens worden opgeladen, met een verhoogd aanvaarrisico tot gevolg. In de praktijk wordt deze marge door de schippers echter vaak als extra ruimte meegenomen in hun calculaties, wat het effect van de schrikhoogte weer ongedaan maakt. Met het vernieuwen van de hoogteschalen geeft Rijkswaterstaat invulling aan het [kader Richtlijn Vaarwegen 2020](#) en [de Richtlijn Scheepvaartverkeerstekens 2023](#) die beide voorschrijven om overal de werkelijke doorvaarthoogte weer te geven. Afgelopen jaar zijn hier al eerder [publicaties](#) over geweest.

Gefaseerde invoering

De komende maanden worden de (voor)hoogteschalen in Zuid-Holland vernieuwd onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid, in samenwerking met andere beheerders zoals ProRail en de provincie Zuid-Holland. In de daaropvolgende jaren zullen ook andere regio's deze vernieuwing doorvoeren.

Bruggen waar de hoogteschalen worden aangepast komende maanden:

- **Boven-Merwede:** Merwedebrug Gorinchem (A27)
- **Beneden-Merwede:** Baanhoekspoorbrug, Merwedebrug Papendrecht (N3)
- **Noord:** Alblasserdamsebrug (Brug over de Noord)
- **Oude Maas:** Dordtse bruggen (spoorbrug en stadsbrug), Spijkenisserbrug, Botlekbrug
- **Hartelkanaal:** Harmsenbrug, Suurhoffbruggen, Dintelhavenbrug

- **Amer/Bergsche Maas:** Brug Keizersveer
- **Hollandsch Diep/Haringvliet:** Moerdijkbruggen (verkeersbrug en reguliere spoorbrug), Haringvlietbrug.
- **Bakkerskil:** Brug richting eiland 'de Zaag' Krimpen aan de Lek
- **Sliksloot:** Brug Stormpolder Krimpen aan den IJssel

Rijksbruggen die niet worden meegenomen komende maanden, worden aangepast tijdens geplande renovaties komende jaren zoals de Van Brienenoordbrug, de Calandbrug en de Algerabrug.

Gewenst eindbeeld

Uiteindelijk zullen alle hoogteschalen in Nederland op dezelfde manier worden weergegeven dus zonder schrikhoogtes. Dit proces zal nog enkele jaren duren.

Meer informatie

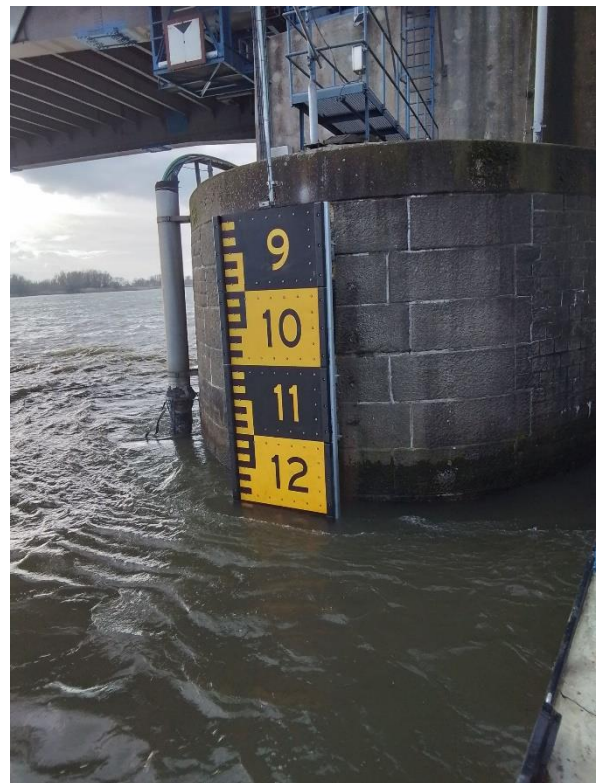
Voor vragen kunt u contact opnemen met Rijkswaterstaat via 0800-8002.

Mededeling aan redacties (niet voor publicatie)

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met persvoorlichting Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid: 088-7970566, wnz-perszaken@rws.nl.

Nummer persbericht: 023 RWS WNZ

Datum: 27 maart 2025



Nieuwe BPR-wijziging in april maakt weg vrij voor onbemande vaart bij max 20-meter-schepen



Een aanpassing in het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) maakt het mogelijk dat schepen tot 20 meter zonder schipper aan boord mogen varen – onder strikte voorwaarden. De wijziging, die naar verwachting half april in werking treedt, werd toegelicht door Patrick Potgraven, programmaleider Smart Shipping bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), tijdens de jaarvergadering van de ASV in Zwijndrecht.

Een aanpassing in het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) maakt het mogelijk dat schepen tot 20 meter zonder schipper aan boord mogen varen – onder strikte voorwaarden. Dat zei Patrick Potgraven projectleider Smart Shipping tijdens de ASV Jaarvergadering.

Tot nu toe stelt artikel 1.02 lid 4 van het BPR dat 'de schipper aan boord' moet zijn. Daarmee zijn onbemande schepen uitgesloten, zelfs als ze op afstand bestuurd worden. 'Dat mag nu dus nog niet,' aldus Potgraven. 'Maar er komt een wijziging aan. En wij vinden dat een grote stap.'

Geen vrijstelling, maar ontheffing

De wijziging betekent niet dat onbemand varen zonder meer wordt toegestaan. 'Er komt géén algemene vrijstelling,' benadrukte Potgraven. 'Wel wordt het mogelijk om onder voorwaarden ontheffing te krijgen van dit artikel. En ook van enkele verwante bepalingen, zoals de verplichting een exemplaar van het BPR aan boord te hebben – wat niet logisch is als er niemand aan boord is.'

De regeling maakt het straks mogelijk voor de vaarwegbeheerder – bijvoorbeeld Rijkswaterstaat – om ontheffing te verlenen. De voorwaarden waaronder de ontheffing kan worden gebruikt worden geregeld in een ministeriële regeling. Het gaat expliciet om schepen zonder gevaarlijke lading of passagiers, die ik elk geval korter zijn dan 20 meter.

BPR gewijzigd

Volgens Potgraven verandert er in de praktijk niet zo veel, zei hij tegen de schippers in de zaal. 'Het onbemande scheepje moet zich gedragen als ieder ander schip. Dus ook eventueel marifoonverkeer loopt gewoon via de wal. Jij roept iets op de marifoon, iemand antwoordt – en je merkt niet dat die persoon niet aan boord zit.'

Hij wees op het beoordelingskader dat wordt toegepast. 'Iedere ontheffing is maatwerk. We stellen eisen over hoe contact wordt onderhouden met het andere verkeer, hoe rook of brand wordt gedetecteerd en hoe informatie wordt geregistreerd. Als de schipper ontbreekt, moeten die functies elders zijn ondergebracht.'

Geen onbemande vaart voor grote schepen



Voor schepen vanaf 20 meter is onbemande vaart in elk geval nog niet mogelijk. Toch geldt dat er voor (bemande) schepen groter dan 20 meter die vanaf afstand worden gevaren voortaan ook een ontheffing nodig is. 'De wet schrijft voor dat er een gezagsverhouding moet zijn tussen schipper en bemanning aan boord,' aldus Potgraven. 'Als de aansturing vanaf de wal gebeurt, valt de walroerganger volgens de wet niet onder de bemanning. Daarom is ontheffing

van artikel 1.09 nodig, waarmee de walroerganger onder het gezag van de schipper kan vallen.' Ontheffingen zullen maximaal twee jaar geldig zijn en worden geregistreerd in het Digitaal Journaal van RWS en het Certificaat van Onderzoek. Incidenten moeten ook apart worden gemeld, ook als die zich voordoen buiten de afstandsbesturingsmodus.

Incidenten binnen 24 uur melden

Potgraven onderstreepte dat wetgeving niet alle situaties vooraf kan voorzien. 'Door technologische ontwikkelingen ontstaan nieuwe situaties. We proberen dat juridisch en bestuurlijk bij te houden. Maar het blijft een leerproces – met elkaar.'

De wijziging wordt opgenomen als artikel 1.26 van het BPR en maakt ontheffing mogelijk van onder meer de artikelen 1.02, 1.03, 1.07 en 1.09. Ontheffingsaanvragen worden beoordeeld door het College van Nautisch Adviseurs op basis van beoordelingskaders.

Incidenten moeten binnen 24 uur gemeld worden aan Rijkswaterstaat, ook als het schip op dat moment niet op afstand werd bestuurd. De ontheffingsmogelijkheid geldt voor alle vaarwegen onder het Bpr, de vaarwegbeheerder kan als bevoegde autoriteit besluiten over een ontheffingsaanvraag.

Bron Schuttevaer 6 april 2025

Kennisgeving NAVO top

Van de heer B. van Turenhout, adviseur vaarwegen/verkeersmanagement van de provincie Zuid Holland komt het onderstaande bericht.

Vanuit Provincie Zuid-Holland willen wij u informeren over scheepvaart beperkingen met betrekking tot de NAVO-Top.

Op 24 en 25 juni zal de NAVO-Top in Den Haag worden gehouden. Om dit goed te laten verlopen worden diverse (rijks)wegen afgesloten.

Het omliggende wegennetwerk zal daardoor volstromen en voor files en grote hinder zorgen.

Uit veiligheid oogpunten met name bereikbaarheid en beschikbaarheid van Nood, - en hulpdiensten. Is er een goede verkeersstroom voor landverkeer noodzakelijk.

Daarom zullen een aantal bruggen niet bediend worden en een aantal bruggen een spitsuur sluiting krijgen.

Doordat benodigde verkeermatregelen op diverse wegen al opgebouwd gaan worden op zondag 22 juni. Zal vanaf dan gaat de hinder op het wegennetwerk toenemen.

Diverse maatregelen worden in het kader van de Nationale veiligheid opgelegd door de organisatie van de NAVO-top.

Zie hierover meer informatie voor het wegverkeer op:

<https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/verkeersinformatie-en-werkzaamheden/navo-top>

In overleg met Gemeente Leiden en Gemeente Katwijk en Provincie Zuid-Holland hebben wij als vaarweg en brugbeheerders op voorhand een gezamenlijk scheepvaart bericht opgesteld.

Zodat bediening en bereikbaarheid is afgestemd. De berichten aan scheepvaart zijn zo opgesteld dat ze per vaarweg/traject zijn opgesteld. De berichten kunt u in de bijlage terugvinden.

Of op www.vaarweginformatie.nl terugvinden of raadplegen

Wat betekend die voor u?

De bruggen op de vaarweg van Leiden naar Katwijk zullen van maandag 23 juni van 06:00uur niet bediend worden tot donderdag 26 juni 12:00uur

Dit geldt dus vanaf de Hooghkamerbrug te Leiden in het Korte Vlietkanaal tot en met de Nieuwe Roversbrug in het uitwateringskanaal in Katwijk.

Dit is in het rode gemarkeerde gebied in afbeelding1 weergegeven.

Voor de bruggen in en rondom Leiden zullen de bruggen van maandag 23 juni 06:00uur tot donderdag 26 juni 12:00uur. Een spitsuur sluitingen krijgen voor al het scheepvaartverkeer.

De spitsuur sluitingen gelden dagelijks van 06:00uur tot 10:00uur in de middag van 15:00 tot 19:00uur

De betreffende bruggen en vaarweg vindt u in afbeelding1 in het groen gemarkeerde gebied. Dit geldt dus ook een deel van de alternatieve Staande Mast Route

Tijdens deze periode zijn de bruggen die niet bedient gaan worden wel te passeren als u geen opening nodig heeft.

Daarnaast kan het zo zijn dat tijdens deze periode de Oude Rijnbrug (A44brug), Torenvlietbrug en Nieuwe Roversbrug voor scheepvaart gestremd kunnen worden.

Dit zal vermoedelijk steeds voor maximaal 1 uur zijn. Locaties zijn weergegeven met een blauwe pijl in afbeelding 1.



Afbeelding 1.

De maatregelen/ beperkingen zijn nog onder voorbehoud. Dat wil zeggen dat deze nog gewijzigd kunnen worden. Als vaarweg en brug beheerders begrijpen wij dat dit voor scheepvaart geen leuk bericht is.

Ondanks dat de plannen nog niet helemaal uitgewerkt zijn. Of nog gewijzigd kunnen worden. Of anderszids opgelegd gaan worden.

Wij lopen dus een beetje vooruit op de zaken. Toch vind wij als brug, - en vaarwegbeheerders dat berichtgeving op tijd zal moeten worden afgegeven. Zodat u er rekening mee kunt gaan houden.

Wilt u zo vriendelijk zijn dit bericht door te sturen aan uw leden, verladers, transporteurs en schippers zodat zij ook geïnformeerd zijn over de beperkingen.

Alvast bedankt voor uw begrip en medewerking.

Mocht u hierover nog vragen hebben horen wij die graag.

Met vriendelijke groet, Mede namens gemeente Leiden, Katwijk en Leiderdorp.

Berend van Turenhout

Week van de duurzame waterrecreatie

Een week vol kennis en inspiratie voor elke waterrecreant, vereniging, ondernemer of beleidsmaker die zich inzet voor een duurzamere waterrecreatie.

Van 22 tot en met 28 mei 2025 vindt voor de derde keer op rij de Week van de Duurzame Waterrecreatie plaats. Tijdens deze week staan verschillende kennisonderwerpen op het gebied van duurzame waterrecreatie in de schijnwerpers.

Route naar een duurzamere waterrecreatie

"Waterrecreatie is toch al duurzaam?" Wordt wel eens gesteld, maar in hoeverre klopt dat eigenlijk? De afgelopen jaren groeit het duurzaam bewustzijn gestaag. Schoon oppervlaktewater krijgt bijvoorbeeld steeds meer prioriteit. Evenals het verkleinen van de ecologische en CO₂-voetafdruk. Ook natuurinclusieve waterrecreatie wordt steeds belangrijker en biedt kansen voor nieuwe initiatieven. Er is dus nog genoeg te doen om waterrecreatie duurzaam te maken.

Tijdens de Week van de Duurzame Waterrecreatie wordt er ingegaan op de stand van zaken van bovenstaande thema's én belangrijke kennisonderwerpen als elektrisch varen, HVO, alternatieven voor het lozen van toiletwater en antifouling.

Activiteiten

Het delen van *kennis & data* over duurzame waterrecreatie staat deze editie centraal, met als doel bewustwording verder te vergroten. Vanuit verschillende invalshoeken en onderzoeken zal in de Week worden ingegaan op de tussenstand van duurzame waterrecreatie.

Daarnaast vinden diverse *activiteiten en initiatieven* plaats binnen de sector en het netwerk van Waterrecreatie Nederland. Zo organiseert de Coalitie Duurzaam varen op 24 mei de [Duurzaam Varen Dag](#) en kan je elektrisch proefvaren in Leiden. En wordt er tijdens de werkconferentie Duurzame Waterrecreatie, georganiseerd door de Provincie Zuid-Holland, gekeken hoe de ontwikkeling van waterrecreatie hand in hand gaat met onder andere natuurbehoud en waterkwaliteit.

Verspreid kennis binnen jouw organisatie, vereniging of jachthaven en vraag voorlichtingsmateriaal aan met onder meer handige infographics over de verschillende kennisonderwerpen via [duurzamewaterrecreatie.nl](#). Een duurzamere waterrecreatie bereiken we door het gezamenlijk op te pakken, en zo kennis en bewustwording te vergroten. Welke stap maak jij dit vaarseizoen?

Het landelijke programma Duurzame Waterrecreatie is een initiatief van [Waterrecreatie Nederland](#) en haar bestuurlijke partners.

Noot van de redactie:

Op de link [duurzamewaterrecreatie.nl](#) vind u meer informatie over de week van de duurzame waterrecreatie. Tevens vind u daar informatie over **uitstel verzegelingsplicht recreatievaartuigen, een update over invoering uitstootvrije vaarzone in centrum Amsterdam en een lijst met toegestane biocidehoudende antifouling producten.**