
Fra: kenneth andersen
Sendt: 26. marts 2011 12:15
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse; "Vesterløkke, Pernille"
Emne: bekendtgørelse vedr. sejlads med vandscootere

Jeg kan ikke bakke op om ny bekendtgørelse vedr. sejlads med vandscootere. Min vandscooter er en CE-godkendt kategori C båd, så jeg vil sejle samme steder, som mine venner gør i deres motorbåde. Jeg kan ikke se, hvorfor der skulle være forskel på rettighederne til at sejle speedbåde frem for vandscooter. Man forbyder heller ikke de røde Audi'er frem for de blå Audi'er på vejene. Min vandscooter støjer ikke som mange fejlagtigt tror, når den er CE-godkendt. Vandscootere skal have samme vilkår som motorbåde, da de begge er kategori C både.

*Venlig hilsen
kenneth andersen
lundager 53
5492 vissenbjerg.
tlf 27288991*



Naturstyrelsen
 Det åbne land og Friluftsliv
 Haraldsgade 53
 2100 København Ø

Vingsted den 25. marts 2011.

Danmarks Sportsfiskerforbunds hørings svar til udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervmæssig sejlads med vandscootere m.v.

Danmarks Sportsfiskerforbund har følgende kommentarer til udkast til bekendtgørelse:

Vi finder bekendtgørelsen uklar i forhold til myndighedsansvaret. Det er ikke hensigtsmæssigt, at det er staten der angiver hvor det er tilladt at sejle, mens det er kommunerne der skal føre tilsyn. Vi har endvidere vanskeligt ved at forestille os, hvordan et tilsyn skal foregå. Vandscootere som kan opnå en hastighed på op imod 100 km/t, vil betyde at myndighederne på tilsyn udstyres med endnu hurtigere fartøjer, der eventuelt skal patruljere på søterritoriet.

I udkastet har staten fastsat, at det er forbudt at sejle i højt beskyttede naturområder f. eks. Natura 2000. Udenfor disse, er sejlads tilladt overalt. Dette er ikke hensigtsmæssigt. Der er end ikke foretaget nationale prioriteringer, hverken i forhold til øvrigt friluftsliv, eller anden rekreativ aktivitet. Dette uagtet at flere friluftaktiviteter, vil være uforenelig med udøvelse af vandscootersejlads. En lokal prioritering i forhold til friluftsliv, sommerhusområder, lystfiskeri og turisme, er heller ikke mulig ifølge forslaget.

Det er kritisabelt, at der åbnes op for muligheden af at sætte disse fartøjer i vandet overalt fra kysten. Dette bør foregå i havne eller ved sikrede adgangssteder og under kontrollerede forhold. Risikoen for at ramme badegæster eller forårsage at lystfiskere, der er vandet ud kan komme i nød er stor. Vi ønsker at denne risiko minimeres, ved et forbud mod at starte vandscootersejlads fra åbne kyster.

Vi vil anbefale, at der blev sikret en zoneret anvendelse af vandscootersejlads. Dette kunne ske ved at kommunerne får hjemmel til at udpege områder, hvor det er tilladt at sejle med vandscooter, samt hvor det ikke er tilladt at sejle.

Danmarks Sportsfiskerforbund vil afslutningsvis stille spørgsmål ved, om hensynet til naturbeskyttelse er varetaget tilstrækkeligt omfang gennem de generelle statslige regler i forslag til bekendtgørelse. Støj og færdsel kan have en betydelig negativ påvirkning ind i Natura-2000 områderne, hvilket vil være i modstrid med EU-direktiverne. Er det i udkast til bekendtgørelse, vurderet i hvilket omfang en fri sejlads med vandscooter udenfor beskyttede naturområder, kan have en negativ konsekvens for udpegede arter?

Med venlig hilsen



Lars Brinch Thygesen
 Miljøkonsulent
 Danmarks Sportsfiskerforbund

Naturstyrelsen
Det åbne land og Friluftsliv
Haraldsgade 53
2100 København Ø

Fremsendt pr. e-mail til nst@nst.dk og pve@nst.dk

28. marts 2011

Høringssvar vedrørende udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere mv. - J.nr. NST-4100-0000

Friluftsrådet har modtaget udkastet til ændringen af vandscooterbekendtgørelsen i høring. Rådet har følgende bemærkninger.

Overordnede bemærkninger

Friluftsrådet konstaterer, at det, som følge af Højesterets dom om sejlads med vandscooter, er nødvendigt at ændre bekendtgørelsen om regulering af sejlads med vandscootere. Friluftsrådet er imidlertid bekymret for, hvor stort omfanget af sejlads med vandscootere vil blive, og hvordan det vil påvirke de mange rekreative aktiviteter, der foregår på og ud for de danske strande og kyster.

Med forslaget til den nye bekendtgørelse ændres det nuværende generelle forbud mod sejlads med vandscooter til en generel tilladelse til sejlads med vandscooter. Natura 2000 områder, vildtreservater og fredede arealer på søterritoriet er, som de eneste, undtaget fra denne generelle tilladelse.

Efter Friluftsrådets opfattelse er det muligt at give fornuftige muligheder for at sejle med vandscooter samtidig med, at også hensynet til byområder, sommerhusområder, turisme og friluftsliv varetages. Friluftsrådet lægger derfor stor vægt på, at der i bekendtgørelsen skabes hjemmel til, at kommunerne efter nærmere angivne kriterier, udpeger områder der enten skal friholdes for vandscootersejlads, eller områder hvor vandscootersejlads er tilladt.

Der synes, at være en vis usikkerhed om, hvorvidt en vandscooter er omfattet af Bekendtgørelse om uddannelseskraft mv. til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med skroglængde under 15 meter (speedbådsfører-bekendtgørelsen). En vandscooter er et stort og tungt fartøj, der er beregnet til at sejle hurtigt. Friluftsrådet finder det derfor indlysende nødvendigt, at vandscootere skal være omfattet af speedbådsfører-bekendtgørelsen. Dette vil betyde, at det ikke er tilladt at sejle med vandscooter, før man er fyldt 16 år. Det vil derudover indebære et krav om, at førere af vandscootere skal have bestået en, af Søfartsstyrelsen fastsat, prøve for sejlads med vandscooter.

Friluftsrådet frygter, at der som følge af ændringen af bekendtgørelsen vil opstå et marked for at udleje vandscootere for kortere perioder, som det ses ved en lang række strande i udlandet. Et krav om at en

fører af en vandscooter skal have bestået en prøve, vil efter Friluftsrådets opfattelse begrænse omfanget af denne type udlejning af vandscootere.

Naturbeskyttelseslovens § 29 giver ikke hjemmel til at regulere erhvervmæssig sejlads med vandscooter. Friluftsrådet finder det nødvendigt, at også erhvervmæssig sejlads med vandscooter bliver underlagt regulering. Det ses mange steder i udlandet, at man kan købe en tur på en vandscooter med en fører. Denne type udlejning vil ikke blive begrænset af et krav om, at en fører skal have bestået en prøve. Friluftsrådet mener, at der bør skabes hjemmel til at regulere antallet af udlejere af vandscootere samt, hvor mange vandscootere der må udlejes et givent sted. Tilsvarende ses med udlejning af kanoer på henholdsvis Gudenåen og Susåen.

Det fremgår ikke af bekendtgørelsen, men Friluftsrådet går ud fra, at det fortsat vil være forbudt at sejle med vandscooter på søer, og anbefaler at dette fremgår af bekendtgørelsens bestemmelser.

Der er i bekendtgørelsen ikke hjemmel til at begrænse vandscootersejladser af hensyn til eksempelvis ynglende rovfugle. Det er ikke hensigtsmæssigt at gennemføre en sådan beskyttelse ved etablering af vildtreservater eller fredninger på søterritoriet, da disse dels ikke kan udstedes med kort varsel og dels ikke kan tage højde for, at fuglene "flytter" reden. Naturbeskyttelseslovens § 27 som typisk anvendes til den type beskyttelser kan ikke bruges til at regulere vandscootere, da § 27 kun kan anvendes på strande, i skove, på udyrkede arealer, på klitfredede arealer samt på veje og stier. Friluftsrådets finder det vigtigt, at det også er muligt at gennemføre en sådan mere fleksibel naturbeskyttelse.

Udkastet til bekendtgørelsen forholder sig ikke specifikt til jet ski. Søfartsstyrelsen oplyser, at de teknisk set opfatter jet ski som en vandscooter, hvorfor disse nu også må være tilladt efter bekendtgørelsen. Det er i den forbindelse problematisk, at jet ski er konstrueret sådan, at de skal sejle 10-15 knob for at plane, og at de kun kan holde sig flydende, når de planer. Friluftsrådet anbefaler, at bekendtgørelsen forholder sig til spørgsmålet om jet ski.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

§ 1: Friluftsrådet forudsætter, at bestemmelsen ikke utilsigtet kommer til at ramme de følgebåde, der, blandt andet af sikkerhedsmæssige hensyn, anvendes i forbindelse med forskellige typer sejlads.

Friluftsrådet går endvidere ud fra, at bekendtgørelsen omfatter alle vandscootere. Der findes efter Friluftsrådets oplysninger også vandscootere, der har en forbrændingsmotor med propel i stedet for vandstrålepumpe. Disse bør også være omfattet af bekendtgørelsen.

§ 2: Friluftsrådet er som nævnt bekymret for, hvor stort omfanget af sejlads med vandscootere vil blive, og hvordan det vil påvirke de mange rekreative aktiviteter, der foregår på og ud for de danske strande. Friluftsrådet er dog samtidig optaget af, at de regler, der udstedes, er logiske for brugerne at forstå. Da dette efter Rådets opfattelse er betydende for, i hvor høj grad reglerne overholdes.

Det virker i den sammenhæng ulogisk, at det ikke er tilladt at sejle med vandscooter gennem Storebælt og Lillebælt, hvor sejlads med stort set alle andre former for fartøjer er tilladt. Fartøjer som må antages at være lige så forstyrrende som vandscootere. Mængden af trafik synes ikke at være et holdbart argument, da det er tilladt at sejle gennem Øresund.

Det virker også ulogisk, at det ikke er tilladt at sejle i farvandet mellem Hundested og Rørvig, når for eksempel speedbåde gerne må sejle der, og når det i øvrigt er tilladt at sejle med vandscooter i dele af Isefjorden.

§ 3: Friluftsrådet ønsker, at det fremgår af bestemmelsen, at den også omfatter ubeboede øer og holme.

§ 4: Friluftsrådet finder det uhensigtsmæssigt, at kommunalbestyrelsen skal føre tilsyn efter bekendtgørelsen. Såfremt der skal kunne gribes effektivt ind overfor overtrædelser af bekendtgørelsen, er det ikke formålstjenligt, at overtrædelserne først skal anmeldes til kommunen, der derefter skal anmelde det til politiet. Efter Friluftsrådets opfattelse bør det være politiets opgave af egen drift at føre tilsyn med, at sejlads med vandscooter overholder lovgivningen.

Friluftsrådet har forståelse for, at det er nødvendigt at forbedre mulighederne for at sejle med vandscooter. Rådet er dog af den opfattelse at der med udkastet til denne bekendtgørelse går for langt. Friluftsrådet lægger stor vægt på, at reguleringen af sejlads med vandscooter også tager de nødvendige hensyn til de mange rekreative aktiviteter, der foregår på og ud for de danske strande og kyster.

Med venlig hilsen



Trine Skov
Friluftspolitisk Konsulent

Fra: Havblink
Sendt: 25. marts 2011 16:31
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Cc: "Vesterløkke, Pernille"
Emne: Fw: NY Vandscooterbekendtgørelse - NEJ TAK! Deadline 28. marts 2011

Forslag til hørings svar;

Naturstyrelsen
Det åbne land og Friluftsliv
Haraldsgade 53
2100 København Ø
eller e-mail nst@nst.dk med kopi til pve@nst.dk

Hørings svar vedr. bekendtgørelse om sejlads med vandscootere .
Høringsfrist den. 28 marts

*Jeg kan ikke bakke op om ny bekendtgørelse vedr. sejlads med vandscootere. Min vandscooter er en CE-godkendt kategori C båd, så jeg vil sejle samme steder, som mine venner gør i deres motorbåde. Jeg kan ikke se, hvorfor der skulle være forskel på rettighederne til at sejle speedbåde frem for vandscooter. Man forbyder heller ikke de røde Audi'er frem for de blå Audi'er på vejene. Min vandscooter støjer ikke som mange fejlagtig tror, når den er CE-godkendt. Vandscootere skal have samme vilkår som motorbåde, da de begge er kategori C både.
Venlig hilsen*

Venlig hilsen / Best regards

Poul-Erik Sørensen
stensmarkvej 20
8500 Grenå

Til:

Naturstyrelsen | Haraldsgade 53 | 2100 København Ø | Tlf 72 54 30 00 | nst@nst.dk

Fra:

Jetski.dk Aps | Stenildhøjddalen 27 | 9600 Aars | Tlf 21 79 99 40 | info@jetski.dk |

www.vandscooter.dk | www.jetbaad.dk | www.jetski.dk

I relation til:

Ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v.

Ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v.

Jetski.dk Aps forhandler Jetski, vandscootere og Jetbåde. Ca. 79 % af vor omsætning ligger på CE godkendte vandscootere i klasse C. Dvs. vandscootere der er af en størrelse så de har opnået båd mæssig status i sin godkendelse på ligefod med motor og speedbåde som eks. Starcraft, Stingray, Poca som også er certificeret i klasse C mv.

Dvs. grundet sin størrelse har den klaret kriterierne for sødygtighed og stabilitet i båd kategoriseringen. Herudover naturligvis CE godkendt for de gældende eu støj og forureningskriterier ligeså. Vist herunder:

Vandscooter



Ca. 20 % af vor omsætning ligger på store både med jetdrev som eks. Yamahas båd program for jetbåde som vist herunder til 10 personer:

Motorbåd/speedbåd/jetbåd "kært barn, - mange navne"



Og max. 1 % af vore omsætning ligger på de såkaldte Jetski "stand up" til 1 person som vist herunder:

Jetski



Lad os drage et parallel mellem de tre respektive fartøjer, - som jo ved selvsyn kan bekræftes at være tre absolut forskellige fartøjer, med den ene fællesnævner at de alle får fremdrift ved hjælp af et jetdrev/turbine/pumpehus "igen kært barn, - mange navne".

En hver vandscooterbekendtgørelse vil ligge op til at diskriminere usagligt, uident og ikke mindst uberettiget de såkaldte vandscootere. Grundlaget er os en gåde, som vi har tænkt meget over. Hvilket bevæg grundlag der måtte være herfor. Vi er nået frem til den absolut eneste reelle grund, - som må være "uvidenhed".

Jeg kan forstå at Naturstyrelsen ønsker ved at indføre restriktioner for vandscooter sejlere, at varetage naturens interesser, hvilket absolut er i overensstemmelse med de værdier jeg som person står for. Jeg er et vaskeægte naturmenneske med egen sejlbåd. Jeg har dyrket sejlsport de sidste 30 år og sejlet vandscooter i 20 år. Jeg er stor tilhænger af bevarelse og generel beskyttelse af naturen. Jeg har gennem årene været forkæmper i forskellige sager om naturhensyn i lokal såvel som national regi. Det er absolut en af livets fornemmeste opgaver at bidrage til at videregive dette uvurderlige aktiv. Når det så er sagt, - skal vi naturligvis sikre at de hensyn der ligges op til – er reelle hensyn og ikke blot restriktioner der sættes fordi det nu engang er sådan det tidligere har været nødvendigt at have.

Tiderne ændrer sig og producenter (Sea-doo, Kawasaki og Yamaha) optimerer deres produkter. Grundlaget for den tidligere vandscooter bekendtgørelse var at datidens vandscootere var støjende 2-takts motorer

som forurenede mere og som nærmere var et stykke legetøj frem for en motorbåd, hvor imod en vandscooter i dag nærmere vil kategoriseres som en motorbåd, - grundet sine dimensioner og vægt på ca. 500 kg/½ ton og derved sin klasse C kategorisering. I dag er der tale om 4-takts motorer på hele 4 cylindre og indsprøjtningssystemer der sikrer at fartøjet forurener mindre end de fleste selv nyere både i dag og så absolut støjer mindre end ligeså de fleste. I dag bliver der i vandscooter-fartøjerne endda monteret vandboks for yderligere dæmpning, - hvilket os bekendt ikke er tilfældet i nogen almindelige både. En vandscooter i dag forurener mindre end de fleste påhængsmotorer der er mere end 6 år gamle, hvilket meget vel kan være 50 % af alle påhængsmotorer i Danmark og de forurener mindre end 80 % af alle de indenbords Mercruiser V8 indenbords motorer der sælger selv i dag i meget vel 65 % af alle motor og speedbåde der sælges med indenbordsmotor.

1. Støj og forurening er derved manet 100 % til jorden. Absolut ikke så meget som 1 % sagligt argument for at lave en ny vandscooterbekendtgørelse.
2. Forurening, - er derved også manet 100 % til jorden som argument for at fastholde nødvendigheden af at indføre en ny vandscooter bekendtgørelse.
3. Det er endvidere dokumenteret at jetdrev er sundt for undervandsmiljøet da det ilter vandet, - så rent faktisk skulle man i stedet forbyde al anden motoriseret færdsel i naturfredningsområderne. Ikke mindst grundet den propel/skrue der er blottet i vandet som river søbeplantningen i stykker og som jo sker, rammer en sæl mv. og derved flænses dyret. Dette vil ikke kunne ske med et jetdrev da der ingen skrue/propel er i vandet.
4. Al dette handler for os handlende og os sejlede ikke om at vi skal ræse rundt i naturfredningsområderne, for det har vi absolut intet behov eller ønske for. Vi skal naturligvis respektere og værne om disse uvurderlige områder og sejle jf. motorbådslovgivningen i disse områder. Nej, - det handler om at da der absolut intet sagligt argument/grundlag er for at diskriminere vandscooter sejlere kan vi naturligvis ikke acceptere en sådan begrænsning af vore færdselsmuligheder på søterritoriet. Eksempel, - så har en sejlede på vandscooter ikke mulighed for at sejle Fyn rundt i oplæget til den nye bekendtgørelse. Rent faktisk er det op mod halvdelen af de danske kyster der ikke må besejles jf. dette oplæg. Man ved jo nærmeste ikke om man skal grine eller græde af denne imponerende Cirkus forestilling. Det er jo ren parodi. Man fristes jo til at få lavet et satirisk dokumentarprogram herom. Helt sikkert en god historie for programmer som Go' morgen Danmark, Go' aften Danmark, Operation-X, Basta, Kontant, BT, EkstraBladet etc..etc... såfremt en ny bekendtgørelse måtte se dagens lys "gud forbyde det".

Man forbyder jo heller ikke motorcykler på de danske veje, - fordi der eventuelt kunne være en person der er uden for pædagogisk rækkevidde og vælger derfor at køre 300 km/t fordi han kan, vel !?

Hvorfor har I ikke for længst forbudt motorbåde at sejle med ovenuds/oven vande udstødninger på deres motorbåde ?

Hvorfor har I ikke forbudt alle motorbåde med jetdrev – det er jo temmelig mange der får fremdrift ved hjælp af jetdrev ? Start med at forbyde katamaran færgerne som Katlink, Molslinien etc..etc....

Hvorfor forbyder I ikke også den afbillede båd i denne skrivelse kaldet motorbåd/speedbåd/jetbåd ? Den fremdrives med samme jetdrev og har en ligeså god manøvrering (hvilket jo er en fordel, - ikke en ulempe) ?

Hvorfor forbyder I ikke alle fartøjer der forurener og støjer mere end en 4-takts vandscooter ? – Nej så vil der jo ikke være mange sejlede tilbage, vel ?

Opsummering:

Vandscooter sejlene har intet behov for at te sig tosset generelt og slet ikke i naturfredningsområder mv. Vi har blot et behov for at kunne færdes på ligefod med alle andre motoriserede fartøjer.

Til info, - er gennemsnitsalderen for køb af vandscooter i dag 45 år i Danmark. Det er naturligvis ikke en garanti for pædagogisk rækkevidde, - men et stærkt incitament til at dem der ønsker at fører et sådan fartøj har ofte en ballast med sig i henhold til almen opførelse.

Jeg selv sammen med en håndfuld kunder bruger fartøjet til langdistance sejlads med familien. Madpakke ombord, tæpper og en Cob grill i forrummet i stævnen. Tiderne ændrer sig. Producenterne er stoppet med at producere de små larmende "legetøj" og producere i dag nu små både med jetdrev. Ja, - hertil kan jo blandt andet tilføjes at de to producenter af de såkaldte Jetski – "stand up" har valgt at stoppe produktionen fra i år grundet svigtende salg gennem de sidste 5 år. For os betyder det ikke noget da vi sælger 1 Jetski – "stand up" for hver 80 vandscootere og 20 almindelige både med jetdrev.

Husk at Jetdrev er det mest miljøvenlig på markedet. Det ilter vandet og har den absolut bedste fremdrift i forhold til energiniveau. Derudover er det en kolossal fordel at man kan manøvre så effektivt med et jetdrev. Heller ingen skrue i vandet til at lemlæste mennesker og dyr. Almen viden. Det fantastiske ved at tiderne ændrer sig og omgivelserne udvikles, - er eksempelvis vore berigelse ved nærværet af internettet og derved google som jo er et fantastisk redskab til at søge informationer. Også for Naturstyrelsen. Her kan man meget vel få svar på de mange argumenter/postulater Jetski.dk frembringer i denne skrivelse.

Jeg syntes det er ærregeligt at jeg skal sidde og bruge min tid på at udforme et skriv på et grundlag der skyldes manglende viden og lyst/evne til at sætte sig ind i de saglige perspektiver.

Men sådan er der jo så meget. Jeg skriver dette skriv med en lidt dårlig smag i munden, -trods jeg prøver at praktisere beherskelsens kunst, - men må erkende at det falder mig umådeligt svært. Jeg ved ikke om man skal kalde det en hets, - men vi tænker ofte over om der ligger andre bevæg grunde end hvad der oplyses i det offentlige rum, - da hele denne sag virker som en lyssky forretning. Ført af Naturstyrelsen.

Vandscootere der er CE godkendt i klasse C er en båd. Dette er et faktum. Derfor skal denne også sejle under motorbådslovgivningen på lige vilkår med alle motorbåde.

Vh. Jon Floris - Jetski.dk



Haderslev

Naturstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø

Haderslev Kommune
Teknik- og Miljøservice
Natur og Landbrug
Rådhuscentret 7
6500 Vojens

Tlf. 74 34 34 34
Fax 74 34 00 34
post@haderslev.dk
www.haderslev.dk

Dir. tlf. 74 34 21 47
kimh@haderslev.dk

Dato: 25. marts 2011 • Sagsident: 11/219 • Sagsbehandler: Kim Hansen

Høring af udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v.

Hermed fremsender Haderslev Kommune høringssvar til udkast til ændret bekendtgørelse for vandscootersejlads langs kysterne.

Haderslev Kommune har i dag ikke udpeget arealer til sejlads med vandscootere. Med den ændrede bekendtgørelse vil der, alt andet lige, forventes øget sejlads med vandscootere. Haderslev Kommune er bekymret for at øget sejlads med vandscootere vil være problematisk i forhold til den øvrige rekreative anvendelse af kommunens strande og kystarealer, bl.a. ved at påvirke sikkerheden for badende og ved at forårsage generende støj.

Af bekendtgørelsens § 3 fremgår det, at sejlads er forbudt indenfor 300 meter fra kystlinjen, hvor det dog er tilladt at sejle med en hastighed på maksimalt 5 knob vinkelret på kystlinjen. Haderslev Kommune vurderer, at det vil være meget vanskeligt at håndhæve denne bestemmelse.

Haderslev Kommune mener, at tilsyn med at bekendtgørelsen overholdes bør placeres hos politiet og ikke hos kommunen. Det er i forvejen politiet, der fastsætter regler for sejlads med motorbåde jf. "Ordensbekendtgørelsens" § 14 (bekendtgørelse nr. 511 af 20. juni 2005).

Haderslev Kommune foretrækker, at der udpeges et antal egnede områder i Danmark, hvor det vil være muligt at anvende vandscootere, frem for at det bliver frit overalt (med undtagelse af internationale naturbeskyttelsesområder) som den nye bekendtgørelse lægger op til. Et begrænset antal områder vil også gøre det lettere at føre tilsyn. Haderslev Kommune anbefaler derfor at den eksisterende bekendtgørelse fastholdes.

Venlig hilsen

Kim Hansen
Miljømedarbejder



Haderslev

**Haderslev Kommune**

Natur og Landbrug

Rådhuscentret 7, 6500 Vojens

Direkte telefon: 74 34 21 47

E-mail: kimh@haderslev.dk

www.haderslev.dk

Naturstyrelsen, Det åbne land og friluftsliv
Haraldsgade 53
2100 København Ø



THISTED KOMMUNE

Høring af udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervmæssig sejlads med vandscootere m.v.

Naturstyrelsen har med brev af 10. februar 2011 udsendt ovennævnte udkast i høring.

Thisted Kommune har følgende bemærkninger til udkastet.

1. Det bør præciseres, at bekendtgørelsen ikke omfatter sejlads med vandscootere m.v. som lejes på stedet, hvor sejladsen foregår, dvs. at bekendtgørelsen ikke omfatter fartøjer, der udlejes i erhvervmæssigt øjemed.

2. Det kan være problematisk, at det er komunerne, der fører tilsynet, da sejladsen må forventes først og fremmest at foregå i weekender, hvor de kommunale forvaltninger er uden bemanning

Med venlig hilsen

Ole Olesen
Fagkoordinator.

Teknisk forvaltning Natur og Miljø

Den 21. marts 2011

Vores ref.: OO

Sagsnr.: 36306

Doknr.: 887587

Thisted Kommune

Kirkevej 9, 7760 Hurup

Tlf: 99171717

Dir.Tlf: 99172253

Fax: 99172264

www.thisted.dk

Mail: thistedkommune@thisted.dk

CVR-nr.: 29189560

Personlig henvendelse:

Mandag-onsdag 8.00 - 14.30

Torsdag 8.00 - 16.30

Fredag 8.00 - 13.00

Telefontid:

Mandag-onsdag 8.00 - 15.00

Torsdag 8.00 - 17.00

Fredag 8.00 - 13.00

Personlig henvendelse:

Borgerservice

Mandag-onsdag 10.00 - 16.00

Torsdag 10.00 - 17.00

Fredag 10.00 - 14.00

Naturstyrelsen
Det åbne land og Friluftsliv
Haraldsgade 53
2100 København Ø

28. marts 2011

Høringssvar fra Jet-Trade vedr. ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v.

Det er med stor beklagelse, at Jet-Trade erfarer, at Naturstyrelsen igen lægger op til at vandscootere skal have særregler, og dermed ikke kan bruges på lige fod som motorbåde.

Man skal ikke lave en særskilt bekendtgørelse for vandscootere, de skal høre under det samme reglement, der er for sejlads med motorbåde og brætsejlads. Forslagets § 2 lægger op til at vandscootersejlads *altid* er forbudt i de internationale naturbeskyttelsesområder, samt vildreservater og fredninger på havet. På kort <http://kort.arealinfo.dk/> er der store områder i Danmark, hvor der ikke må sejles med vandscooter, men der sejles med motorbåde (speedbåde) og brætsejlads disse steder. Der er intet grundlag for at vandscootere er så specielle, at de skal have en særlovgivning i forhold til andre motorbåde. Forskelsbehandlingen er derfor unødigt og diskriminerende.

Politiet har med Ordensbekendtgørelsen § 14 stk. 2, hjemmel til at regulere sejlads med planende fartøjer. Kravene for sejlads med motorbåde ved kysten variere fra politikreds til politikreds med 150-300 meter fra kysten, hvis man planer på vandet. Ifølge § 3 er der for vandscootere konsekvent en afstand på 300 meter fra kysten. Jet-Trade's holdning er, at vandscootere skal have samme vilkår som motorbåde (speedbåde).

I høringsbrevet hæfter Jet-Trade sig også ved sidste linje, citat; "*herunder fx. hensyn til støjfuld som rekreativ anvendelse langs kysterne*". Jet-Trade finder det yderst beklageligt, at Miljøministeriet endnu ikke har forstået at moderne vandscootere ikke støjer!

Vandscootere bør blot tilføjes under reglementet for motorbåde, som udarbejdes af politiet, og ikke indskrives i en selvstændig "vandscooterbekendtgørelse", som der er lagt op til nu.

Laura Hay rådmand for Teknik og Miljø, (V) i Århus har samme opfattelse, citat "*at den ulovlige sejlads er reguleret efter Reglement for sejlads med motorbåde og brætsejlads med og uden motorkraft udstedt af Østjyllands Politi*" se den fulde artikel:

<http://aarhus.lokalavisen.dk/generende-jetski-laura-hay-melder-hus-forbi/20100805/artikler/708059793/1450>

Det er vigtigt at pointere at Jetski og Vandscootere *ikke* er det samme. På side 4 og 5 er billede af en jetski og af en vandscooter. De fleste folk tror at det er det samme produkt. En jetski er *ikke* CE-

godkendt og den bruger man *ikke* til tursejlad, men derimod sejler man tæt ved kysterne med jetski.

Hvad er en vandscooter?

Bekendtgørelsesforslaget synes at mangle en undersøgelse af hvad en vandscooter er.

Vandscootere er i dag en kategori C båd, (som angiver hvilke bølger båden kan håndtere) ligesom alm. speedbåde og bliver anvendt på lige fod med alm. speedbåde, til tursejlad, trække vandski og vandlegetøj, men vandscootere bruger bare mindre brændstof. Vandscootere bruger ca. 10-15 liter brændstof og en speedbåd ca. 30-60 liter i timen.

Vandscootere i dag opfylder miljøkravene til støj og forurening og faktisk støjer vandscootere 10 db mindre end bytrafik. Det er et af de produkter på vandet, der har det laveste støjniveau og benzinformbrug. Vandscootere er CE-godkendte på lige fod med andre speedbåde (når de bliver købt indenfor Europa's grænser) og opfylder hermed de miljømæssige krav til såvel støj som forurening i henhold til Europa's standarder. I forhold til mange andre speedbåde/motorbåde er vandscootere meget mere lydsvage (i år 2000 var støjniveauet 71db da dette er 10 år siden er det lavere i dag.) De støjer altså væsentlig mindre end kravene der er i dag for, at den kan blive CE-godkendt.

Desuden har Sea-Doo's vandscootere i dag bremses, som gør fartøjet endnu mere sikker.

Vandscootere skal have 90 cm vand under sig (ifølge brugermanualen), dette er det samme som mange andre speedbåde. (hvis ikke man holder denne afstand vand under sig, ødelægges propellen på lige fod med andre speedbåde's propeller. Her kan også nævnes at propellen sidder i en lukket tunnel på vandscooteren, hvorimod på alm. motorbåde sidder skruen udvendig og stikker ned i vandet og vil forårsage større skade ved eventuelle uheld.) Vandscootere ilter også vandet godt.

Det er netop vigtigt at fastslå, at hvis moderne vandscootere støjer, så var de ikke blevet lovlige ved Højesterets dom den 19. november 2010. Der er strenge regler for fritidsbåde mht. støj og forurening i Direktiv 94/25/EF og disse krav opfylder vandscootere, ellers kunne de ikke blive CE-godkendt.

Der hersker mange fordomme omkring vandscootere og brugerne af vandscootere.

Vandscooterfolket er også interesseret i at beskytte miljøet og har kun behov for at sejle de steder som motorbådene sejler.

Det er fejlagtigt at tro, at det kun er unge mennesker, som skal ud at vise sig frem ved kysterne som køber disse produkter. Størstedelen af brugergruppen i dag er imellem 35-60 år, som bare vil nyde en dag på vandet. Prisen i sig selv gør at unge mennesker ikke så let køber en vandscooter. Det er trods alt de færreste unge mennesker som har 100-150.000kr til en båd. De unge

mennesker, som har råd til at købe en vandscooter, har også mulighed for at købe en speedbåd, da det er samme prisklasse.

Frygten for vandscooters fri sejlads er måske, at man er bange for at vandscooter-sejlere kommer til at genere badegæsterne. Dette problem opstår ikke, da der er regler for hvor langt fra kysten man må plane. Indenfor denne zone er det max 5 knob. Så det burde ikke være et problem. Hvis der er folk som ikke overholder dette, må man give dem en bøde, som man gør hvis folk kører for stærkt i deres biler.

Vandscootere kan ikke sættes i ved strandkanten, som man måske kunne være bange for. Vandscootere er for tunge 400-600 kg, så man sætter i ved havnene, hvor der er slæbested.

Det er med stor undren at gummibåde, kan sejle hvor de vil. De har samme skrog og fremdrift som en vandscooter og har karakter af en vandscooter, men der laves ikke specielle bekendtgørelser til dette type fartøj.

Det er uforståeligt, hvorfor det skulle være forbudt at sejle med vandscooter gennem f.eks. Lillebælt, hvor det er tilladt at sejle med speedbåde og motorbåde. Speedbåde og motorbåde sejler rundt i Natura 2000 områder, men vandscootere må vende om! Hvorfor?

Selvom man anvender en Lamborghini, Audi Q7 eller motorcykel anderledes end en Peugeot 206, så forbyder man ikke disse køretøjer på bestemte vejstrækninger.

Man skal have speedbådkørerkort for at sejle vandscooter. Se beregning på søfartsstyrelsens hjemmeside, citat; "Er skroglængden under 4 meter og fremdrivningseffekten større en 25 HK, finder bekendtgørelsen ligeledes anvendelse."

<http://www.fritidssejler.dk/Uddannelser/Sider/Hvornårkrævesderspeedbådkørerkort.aspx>

Når man har bådplads i havnene i Danmark, får man tildelt et nummer og navn, som skal sidde på båden. Det samme kan man indføre når folk køber slæbestedkort. Ved nummer og navn på båden, kan man let administrere, hvis der skulle være ulovligt sejlads og herved udstede bøde. Ligesom man giver folk bøder, som kører for stærk på vejene.

Erhvervsmæssig sejlads er ikke omfattet af denne bekendtgørelse. Ved erhvervsmæssig sejlads forstås, eksempelvis; Roskilde brandvæsen, Amager strandpark (livredder), Politi, Militær og andre erhvervssejlere, som fiskere.

I vores naboland, Tyskland og i andre EU lande må man sejle med vandscootere på lige fod med speedbåde, sådan bør det også være i Danmark.

Vedhæftet er kopi af CE-certifikat på en vandscooter og en CE-certifikat på en Motorbåd/speedbåd. Motorerne og fremdriften er ens, skroget er forskelligt, men at det skulle være afgørende for en særskilt bekendtgørelse, er uforståeligt.

Vedhæftet er også brev fra Søfartsstyrelsen.

Vi stiller gerne en vandscooter til rådighed, så der kan udføres støjmålinger, selvom et CE-certifikat giver svaret.

Jet-Trade kan på denne baggrund ikke se de miljømæssige årsager til, at vandscootere skal reguleres under en ny vandscooterbekendtgørelse udstedt af Miljøministeriet. Vandscootere skal blot føres under Politimyndighedens Ordensbekendtgørelse §14 stk. 2.

Såfremt der skulle være nogle spørgsmål er i velkommen til at kontakte os.

Venlig hilsen

Steen Pedersen

Jet-Trade

TLF: +45 70 200 600

www.jet-trade.com

Distributør for SeaDoo & Can-am - Danmark



EN JETSKI



EN GUMMIBÅD



EN VANDSCOOTER

Kommentarer til indsendte høringssvar;

Det er vigtigt at pointere, at nogle af udtalelserne i diverse høringssvar ikke er korrekte og er baseret på uvidenhed og de fordomme der eksistere omkring vandscootere.

Peter Jannerup, Biolog Kalundborg Kommune mener, at bekendtgørelsen ikke lever op til det krævede beskyttelsesniveau, dette er ikke dokumenteret. At der ikke sættes nogen støjkrav er ukorrekt, da vandscootere skal være CE-godkendt som alle andre både, og dermed lever de op til kravene i direktiv 94/25/EF.

Lars Kronborg Bak, Fredericia kommune foreslår personlig tilladelse hos kommunen, denne diskriminering overfor vandscooterejere frem for speedbådsejere er helt uforståelig. Igen bliver støj nævnt som et problem, der henvises igen til CE-godkendelsen. Muligheden for at kommunen angiver særlige områder er en diskriminering af fartøjet, man har ikke særlige områder for andre kategori C både.

Claus Nickelsen, Århus kommune, mener ikke at det er hensigtsmæssigt, at kommunerne skal varetage tilsynet vedr. sejlads med vandscootere, da det er Staten som fører tilsyn på søterritoriet. Denne holdning deler Jet-Trade også, da Politiet/ Søfartsstyrelsen hidtil har ført kontrol med motorbåde og vandscootere bør det fortsætte sådan. Hermed er Rasmus Kruse Andersens, Landskabsforvalter Odsherred kommune bekymring hvorvidt der er lovhjemmel til at uddelegere opgaven til kommunerne og ikke mindst hvordan ordningen skulle udføres i praksis, når søterritoriet ikke er territorielt afgrænset, afklaret.

Århus kommune mener ikke det er klart om føreren skal have speedbådsbevis. Man skal have speedbåds kort ifølge søfartsstyrelsen.

Declaration of Conformity for Personal Watercraft (PWC) with the requirements of Directive 94/25/EC as amended by Directive 2003/44/EC

Name of PWC manufacturer: Bombardier Recreational Products Inc.

Street: 565 de la Montagne

Town: Valcourt

Post Code: J0E 2L0

Country: Canada

Name of Notified Body for construction: Not Applicable

Street: _____

Town: _____

Post Code: _____

Country: _____

ID Number: _____

Etype-examination Certificate number (if applicable): _____

Name of Notified Body for sound: International Marine Certification Institute

Street: Rue Abbe Cuypers 3

Town: Brussels

Post Code: B-1040

Country: Belgium

ID Number: 0609

Etype-examination Certificate number for sound: SDBORP001

Name of Notified Body for exhaust: International Marine Certification Institute

Street: Rue Abbe Cuypers 3

Town: Brussels

Post Code: B-1040

Country: Belgium

ID Number: 0609

Etype-examination Certificate number for exhaust: EXBORP002

Module used for construction assessment:

A Aa B+C B+D B+E B+F G H

Module used for noise emission assessment:

Aa G H

Module used for exhaust emission assessment:

B+C B+D B+E B+F G H

Other Community Directives applied: _____

DESCRIPTION OF CRAFT

Craft Identification Number : 18BB CA-YDV00006L011

Model / description of the craft: GTX iS LTD 1503HO VW 11 CE

Length of hull : 3.54 m Width of hull : 1.22 m

Number of persons : 3

Design Category: C D

DESCRIPTION OF ENGINE COVERED BY THIS DECLARATION:

2 strokes 4 strokes

Engine model or engine family (if applicable)
Family : <u>BCXM1.504GS</u>
Model : <u>1503 SCIC HO</u>
Engine serial number : <u>M7439099,</u> <u>MWO862350726</u>
Displacement: <u>1493.8</u> c.c.

REFERENCE TO HARMONISED STANDARDS USED:

Design and Construction	EN ISO 13590
Exhaust emissions	EN ISO 8178-1:1996
Sound emissions	EN ISO 14509

This declaration of conformity is issued under the sole responsibility of the manufacturer. I declare on behalf of the craft manufacturer that the craft mentioned above complies with all applicable essential requirements in the way specified and is in conformity with the type for which above mentioned EC type examination certificate has been issued.

Jean Daunais

Name and function : Jean Daunais

(identification of the person empowered to sign on behalf of the manufacturer or his authorised representative)

Signature and title: Director, IP & Product Compliance

(or an equivalent marking)

Date : (yr/month/day) 2011/01/28

Declaration of Conformity of Recreational Craft with the Design, Construction and Noise Emission requirements of Directive 94/25/EC as amended by Directive 2003/44/EC

Name of craft manufacturer: BRP US Inc.

Address : 10101 Science Dr.

Town: Sturtevant

Post Code: 53177

Country: United States

Name of Authorised Representative (if applicable): BRP Europe N.V.

Address: Skaldenstraat 125

Town: Gent

Post Code: 9042

Country: Belgium

Name of Notified Body for design and construction assessment (if applicable): International Marine Certification Institute

Address: Rue Abbe Cuypers 3

Town: Brussels

Post Code: B-1040

Country: Belgium

ID Number: 0609

ECtype-examination Certificate number: BBOMB016

Date: (yr/month/day) : 2009/07/20

Name of Notified Body for noise and exhaust emission assessment (if applicable): International Marine Certification Institute

Address: Rue Abbe Cuypers 3

Town: Brussels

Post Code: B-1040

Country: Belgium

ID Number: 0609

Module used for construction assessment:

A Aa B+C B+D B+E B+F G H

Module used for noise emission assessment :

A Aa G H

Other Community Directives applied: _____

DESCRIPTION OF CRAFT

Craft Identification Number : 99AD US-CEC13622D010

Brand name of the craft: Sea-Doo

Type or number: 150 SPEEDSTER-HO/RED/TOWER

Type of craft:

sailboat motorboat
 inflatable
 other (specify): _____

Type of hull:

monohull multihull
 other (specify): _____

Construction material:

aluminium, aluminium alloys plastic, fiber reinforced plastic
 steel, steel alloys wood
 other (specify): _____

Maximum Design Category: A B C D

Max. Recommended engine power: 190 kW 255 hp

Length of hull L_n: 4.66 m

Beam of hull B_n: 2.15 m

Draught T: 0.31 m

Number of engines: 1

Serial number of engine 1: M7428054

Displacement: 1493.8

Serial number of engine 2: _____

Type of main Propulsion:

sails petrol engine
 diesel engine electric motor
 oars
 other (specify): _____

Type of engine:

outboard inboard
 z or sterndrive without integral exhaust
 z or sterndrive with integral exhaust
 other (specify): _____

Deck

fully decked partly decked
 open
 other (specify): _____

Installed power of engine 1: 174 Kw 233 hp

Installed power of engine 2: _____ kW _____ hp

This declaration of conformity is issued under the sole responsibility of the manufacturer. I declare on behalf of the craft manufacturer that the craft mentioned above complies with all applicable essential requirements in the way specified and is in conformity with the type for which above mentioned EC type examination certificate has been issued.

Name and function: Jean Daunais

(identification of the person empowered to sign on behalf of the manufacturer or his authorised representative)

Jean Daunais

Signature and title: Director, IP & Product Compliance

(or an equivalent marking)

Date and place of issue: (yr/month/day) 2010/11/19

Essential requirements (reference to relevant articles in Annex IA & IC of the Directive)	Standards Used (title and/or number and date of issue)	Other normative document used	See technical file
General requirements (2)			
Craft Identification Number – CIN (2.1)	ISO 8666: 2002		<input type="checkbox"/>
Builder's Plate (2.2)	ISO 10087: 1996 / A1:2000		<input type="checkbox"/>
Protection from falling overboard and means of reboarding (2.3)	ISO 14945: 2004		<input type="checkbox"/>
Visibility from the main steering position (2.4)	ISO 15085: 2003		<input type="checkbox"/>
Owner's manual (2.5)	ISO 11591: 2000		<input type="checkbox"/>
	ISO 10240: 2004 / ISO 11192		<input type="checkbox"/>
Integrity and structural requirements (3)			
Structure (3.1)	ISO 12215		<input type="checkbox"/>
Stability and freeboard (3.2)			<input type="checkbox"/>
Buoyancy and flotation (3.3)	ISO 12217-3: 2002		<input type="checkbox"/>
Openings in hull, deck and superstructure (3.4)	ISO 12216		<input type="checkbox"/>
Flooding (3.5)	ISO 8849, 12217, 15083		<input type="checkbox"/>
Manufacturer's maximum recommended load (3.6)	ISO 14946: 2001		<input type="checkbox"/>
Liferaft stowage (3.7)	Not Applicable		<input type="checkbox"/>
Escape (3.8)	ISO 9094		<input type="checkbox"/>
Anchoring, mooring and towing (3.9)	ISO 15084: 2003		<input type="checkbox"/>
Handling characteristics (4)	ISO 8665, 11592		<input type="checkbox"/>
Engines and engine spaces (5.1)			
Inboard engine (5.1.1)	ISO 7840, 8846, 9094, 10088, 10133, 11105		<input type="checkbox"/>
Ventilation (5.1.2)	ISO 11105: 1997		<input type="checkbox"/>
Exposed parts (5.1.3)	Engine is enclosed		<input type="checkbox"/>
Outboard engine starting (5.1.4)	Not Applicable		<input type="checkbox"/>
Fuel system (5.2)			
General – fuel system (5.2.1)	ISO 7840, 8469, 9094, 10088, 11105, 13592		<input type="checkbox"/>
Fuel tanks (5.2.2)	ISO 10088, 11105		<input type="checkbox"/>
Electrical systems (5.3)	ISO 8846, 8849, 9097, 10133, 13297, 15584		<input type="checkbox"/>
Steering systems (5.4)			
General – steering system (5.4.1)	ISO 8847, 8848, 9775, 10592, 13929, 15652		<input type="checkbox"/>
Emergency arrangements (5.4.2)			<input type="checkbox"/>
Gas systems (5.5)	ISO 10239		<input type="checkbox"/>
Fire protection (5.6)			
General – fire protection (5.6.1)	ISO 9094-1: 2003		<input type="checkbox"/>
Fire-fighting equipment (5.6.2)			<input type="checkbox"/>
Navigation lights (5.7)	COLREGS, CEVNI		<input type="checkbox"/>
Discharge prevention (5.8)	ISO 8099		<input type="checkbox"/>
Annex I.B – Exhaust Emissions	Certificate Number : <u>EXBORP002</u> Date (yr/month/day) : <u>11/20/2009</u>		
Annex I.C – Noise Emissions¹	Certificate Number : <u>SDBOMB002</u> Date (yr/month/day) : <u>11/23/2009</u>		
Noise emission levels (I.C.1)	ISO 14509: 2000 / A1: 2004		<input type="checkbox"/>
Owner's manual (I.C.2)	ISO 10240: 2004		<input type="checkbox"/>

¹ Only to be completed for boats with inboard engines or sterndrive engines without integral exhaust



Politimesteren i Helsingør
Prøvestensvej 1
3000 Helsingør

9. januar 2003
Sag 199901534/51
Arkivkode 01.30.08

Regelcenter
/MLB

Bekendtgørelse om regulering af sejlads med vandscootere m.v., udtalelse vedrørende fartøj.

Politiet i Helsingør har med brev af 22. november 2002 anmodet Søfartsstyrelsen om at vurdere, hvorvidt det fartøj, som er anvendt til sejlads ud for Rungsted den 25. september 2001 er et fartøj, som er omfattet af definitionen i § 1 i bekendtgørelse nr. 611 af 4. juli 1994 om regulering af sejlads med vandscootere m.v..

Under henvisning til de fremsendte billeder af fartøjet, er det Søfartsstyrelsens opfattelse, at der er tale om et fartøj (vandscooter m.v.) som beskrevet i § 1 i bekendtgørelsen, idet fartøjet er konstrueret til at blive fremført af personer, der sidder på fartøjet.

Det kan imidlertid konstateres, at det pågældende fartøj adskiller sig noget fra hidtil sete, beslægtede fartøjer, ved tillige at have karakteristika, der kan sammenlignes med en traditionel motorbåd, blandt andet i kraft af sin størrelse og af at personer kan opholde sig inde i fartøjets skrog - bag fartøjets sider.

Det må det konkluderes, at den udvikling, som fartøjstypen tydeligvis har undergået med hensyn til størrelse og plads til flere personer, ikke har ændret på konceptet for styrepladsen hvorfra fartøjet fremføres. Derimod er der ændringer i fartøjets øvrige karakteristika, der peger mod en sammenligning med konventionelle motorbåde.

Sammenfattende skal Søfartsstyrelsen udtale, at man ikke er i stand til entydigt at kategorisere fartøjet som værende alene en vandscooter mv. i henhold til bekendtgørelsens definition, men også finder fartøjet sammenligneligt med konventionelle fartøjer under den brede betegnelse motorbåde.

Med venlig hilsen

Michael L. Bager
Fuldmægtig

Tlf. direkte 39 17 45 13

Fax direkte 39 17 44 12

E-post mlb@dma.dk

SØFARTSSTYRELSEN
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

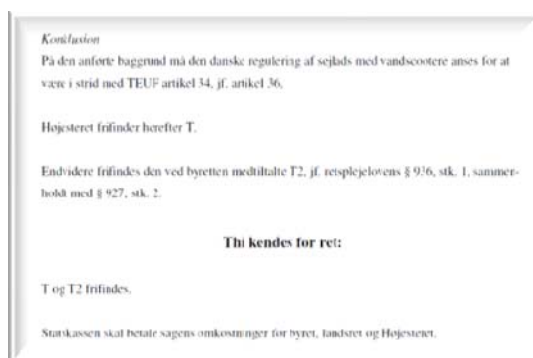
Tlf. 39 17 44 00
Fax 39 17 44 01
CVR-nr. 29 83 16 10
sfs@dma.dk
www.sofartsstyrelsen.dk

ØKONOMI- OG
ERHVERVS MINISTERIET



HØRINGSSVAR

"Bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v."



Høringssvar udarbejdet per marts 2011 og indsendt af:

Ingeniørstuderende Thor Meyer, Strandboulevarden 98, 2.sal 2100 København Ø i samarbejde med Direktør Peter Meyer – mobil: 24 25 27 73 eller 51 34 02 60.

Til:
Naturstyrelsen - Det åbne land og Friluftsliv
Haraldsgade 53, 2100 Købehavn Ø
nst@nst.dk / pve@nst.dk

København, 9. marts 2011

Vedr. afgivelse af høringssvar – "Bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v."

For god ordens skyld er det indledningsvist nødvendigt at få konstateret følgende fakta, definitioner og faglige forklaringer før et sagligt og objektivt høringssvar kan afgives. Således vil første del af dette høringssvar være at få klarlagt og beskrevet de reelle forhold for sejlads med fartøjer som er myndighedsgodkendt og CE godkendt i C-klasse, herunder opfyldelse af konstruktions- og produktkrav i Direktiv 2003/44/EF af 16. juni 2003. Ligeledes henledes til bilag 1 – Fup eller fakta - for yderligere uddybninger.

Grundlæggende skal det fastslås at såkaldte "vandscootere" er specifikt nævnt i Direktivet netop for at sikre at typen af fartøj IKKE diskrimineres og indgår på lige fod som alle andre C-klasse fritidsfartøjer. På trods af dette kan det konstateres at der er en del forvirring i embedsmandsværket og ligefrem en decideret sammenblanding af begreberne mellem fx "Jetbåde", "Vandscootere" og "Jet-ski", samt en række andre basale forhold vedrørende begreberne og vigtige tekniske forhold. Herudover forekommer der at være en forudfattet, diskriminerende og forældet mening om fritidsfartøjernes, herunder specielt vandscooters "Jetbådes" up-to-date egenskaber og tekniske specifikationer og de tilhørende begreber.

Det er et faktum at "vandscootere" - Jetbåde som er C-klasse CE godkendte har et endog langt lavere støjniveau end fx en ældre påhængsmotor på bare 15 HK påsat en alm. jolle. Ligeledes er det et faktum at for eksempel de CE godkendte højteknologiske schweiziske Rotax 4-TEC motorer der fx benyttes i SeaDoo Jetbåde (vandscootere) er mere støjsvage og forurener langt mindre end 2 takst påhængs- og indenbords motorer som der ligger tusindvis af i ældre sejlbåde/ motorsejlere, speedbåde og motorbåde. "Vandscootere" - Jetbåde er ca. 70 % mere støjsvage og 90 % renere ved sammenligning med 1998 tal.

Ligeledes er fx Rotax motorer (tilsvarende benyttes i andre Jetbåde) særdeles miljørigtige irt. udstødningsgasser og har nogle af de laveste udledningstværdier blandt alle typer af motorer og sidst men ikke mindst er forbrændingen optimeret ved at bruge den nyeste indsprøjtningsteknologi, således at de sejler langt på literen og dermed udleder noget nær det lavest CO2 per sejllet sømil som det er teknisk muligt med dagens viden på området.

Med andre ord er der absolut intet fagligt dokumenteret belæg for at Naturstyrelsen – endda som hovedargument for Bekendtgørelsens fortsættelse - og ikke fjernelse – påstår højere støj- og gas emissioner fra lige netop "vandscootere" - Jetbåde. I realiteten er det nøjagtigt det stik modsatte som er gældende - hvilket modsat Naturstyrelsen - er fuldt ud dokumenterbart.

Så skulle man endelig "diskriminere" (hvilket man naturligvis ikke skal) - og med førnævnte in mente - burde myndighederne i stedet forbyde sejlads i de omtalte områder for de ældre og netop ikke-CE godkendte fritidsfartøjer i C-klassen (sejlbåde/ motorsejlere, motorbåde, joller m. påhængsmotor m.fl) som benytter gamle 2-takst benzinmotorer og ældre dieselmotorer. For disse utidssvarende fartøjer og motorer kan man med rette tale om et forøget støjniveau og udledning af gasser - der langt overgår de niveauer der kan CE godkendes i C-klasse under Direktivet i dag. Der henvises i øvrigt til nærværende bilag 1 – Fup eller fakta, om dette emne.

Ligesom andre fritidsfartøjer - er såkaldte "vandscootere" - Jetbåde således CE godkendt under nøjagtigt det samme Direktiv (C-klasse) og opfylder dermed alle skitserede krav som

er stillet på en række miljø- og tekniskmæssige punkter i Direktivet. Afledt betyder det også at der kræves Speedbåds-kørekort for at kunne sejle "vandscooter" – Jetbåd.

I Direktiv 2003/44/EF af 16. juni 2003 stilles der bla. meget høje krav til fartøjernes udstødningsemission, støjemission, skrogkonstruktion, bygningsmetoder, mv., samt motorteknologi og miljøbeskyttelseskrav. Herudover skal Direktivet sikre at alle fartøjer som er CE godkendt fx i C-klasse under Direktivet har fri bevægelighed og der ikke stilles lokale hindringer for samhandlen, herunder harmonisering af nationale love således at illoyal konkurrence kan fjernes. Det beskrives som værende forbudt og dermed ulovligt for medlemslande at opstille regler/forbud som forhindrer eller begrænser førnævnte. Dette var også det ledende argument for Højesterets afgørelse, ift. den "gamle" Bekendtgørelse. Bekendtgørelsen må således med rette formodes at have været ulovlig, hvilket således implicit også vil være tilfældet for nærværende Bekendtgørelsesforslag.

Nærværende Bekendtgørelsesforslag – alene i sin form - er således i direkte modstrid med Fællesskabets bestræbelser på at sikre ensartede regler for at et produkt (i dette tilfælde et fritidsfartøj/vandscooter) godkendt under det fælles Direktiv ikke under nogen form diskrimineres ved udstedelse af specielle lokale danske regler, forbud, begrænsninger mv. Ud fra devisen:

Er man godkendt som en C-klasse båd – ja så er man en C-klasse båd!

Dermed ikke sagt at de danske myndigheder muligvis (og kun muligvis) kan foretage en sådan handling - dog som nævnt med fare for at det er en ulovlig handling - men det vil implicit og uden for enhver diskussion betyde at ALLE produkter (her C-klasse fritidsfartøjer) godkendt under Direktivet skal følge disse specielle "lokale nationale regler" – alt andet vil være decideret diskriminering. Med andre ord vil det betyde at ALLE CE godkendte C-klasse sejlbåde/motorsejlere, motorbåde, speedbåde, vandscootere, gummibåde, joller m. påhængsmotor etc. skal følge nærværende Bekendtgørelsesforslags udstukne begrænsninger og vidtgående forbud mod sejlads på søterritoriet.

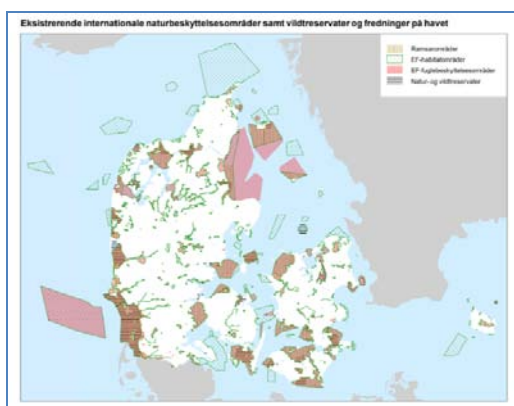
Det må formodes at dette faktum generelt vil skabe en vis røre og opstandelse i brede sejlerkredse - da konsekvenserne vil berøre alle de førnævnte fritidsfartøjer i Danmark (inkl. sejlbåde), herunder en række af de interesseorganisationer, som er specielt indbudt til at afgive høringssvar. Man bør have dette forhold in mente ved afgivelse af høringssvar, da konsekvenserne dermed har vide og særdeles uhensigtsmæssige perspektiver for de flestes sejlers færden på søterritoriet. Bekendtgørelsesforslaget indhold er dermed på mange måder også en principiel sag – på trods af at den umiddelbart kan virke ubetydelig.

Da alle C-klasse fritidsfartøjer (inklusive vandscootere – Jetbåde), som er CE godkendt under Direktivet således skal overholde de krav der er beskrevet i Direktivet, herunder for alle fartøjer de selvsamme krav til støj- og udstødningsemission er det usaglig at bygge begrundelsen for implementering af nærværende - og således diskriminerende - Bekendtgørelsesforslag på "at varetage almindelige hensyn til naturen, herunder fx hensyn til støjfølsom rekreativ anvendelse langs kysterne samt fugles rasten og fødesøgning". Disse hensyn er i sagens natur allerede fuldt ud taget og afdækket.

Med andre ord - såfremt Naturstyrelsen er af den subjektive og udokumenterede opfattelse at CE godkendte fartøjer, herunder de førnævnte sejlbåde/motorsejlere, motorbåde, speedbåde, vandscootere, gummibåde, joller m. påhængsmotor mv., har et støjniveau som

i den grad kan genere disse såkaldte "støjfølsomme kyststrækninger og områder" vil de skitserede sejladsforbud implicit skulle gælde for ALLE førnævnte fartøjer.

Det paradoksale er at de fartøjer som dermed lovligt vil kunne bevæge sig rundt i disse såkaldte "følsomme områder" – rent faktisk vil være de førnævnte "ældre" og tusindvis af fritidsfartøjer som støjer og sviner allermost - og som pga. alder ikke er CE godkendte!



Som det ses af kortet er det nærmest grotesk at foreslå et forbud mod sejlads i de i § 2 nævnte områder. Ved nærlæsning af kortet vil sejlads stort set ikke kunne lade sig gøre på søterritoriet omkring Jylland, indre danske farvande og fjorde, Nord- og Sydsjælland. Med andre ord er lovligt fritidssejladsområde yderst begrænset og forslaget må derfor opfattes som en direkte provokation. Det skal endvidere bemærkes at ALLE CE-godkendte fritidsfartøjer vil være omfattet af sejladsforbuddet.

Det fremgår ikke helt tydeligt af Bekendtgørelsesforslaget - men såfremt EF-habitatområder er inkluderet i sejlads forbudszonerne bliver det noget af en tur ud i det åbne hav for sejlbåde, motorbåde og speedbåde, såfremt "man" bare skal runde "Grenen". Ligeledes bliver det stort set umuligt at tage på sejltur i et fritidsfartøj (sejlbåd/motorsejler/motorbåd/jolle m. påhængsmotor) i de indre danske farvande og fjorde. Alene det i forslaget at inddrage og forbyde sejlads i fx EF-habitatområder som forbudszone for (C-klasse CE godkendte) fritidsbådssejlads vil med førnævnte eksempel nærmest anses for værende grotesk – og må således antages at være en fejltagelse. Fritidsbåde ("vandscootere") skal i ALLE de nævnte zoner naturligvis færdes på lige vilkår og efter samme regler der gælder for alle andre CE-mærkede C-klasse både som lovligt bevæger sig i disse zoner - herom kan der ikke herske tvivl.

Konklusionen må således være at Naturstyrelsens forslag – som alene har formået sig til en beskeden ændring af den tidligere Bekendtgørelse og ikke en endelig fjernelse af denne - må anses som en fortsættende stærk provokation og udfordring mod både Fællesskabets bestræbelser på harmonisering af regler/forbud og den frie bevægelighed, men ikke mindst Højesterets præmisser i den afsagte dom fra november 2010 – der udover en række andre forhold indirekte sætter spørgsmålstejn ved Bekendtgørelsens lovlighed.

Alene tvivlen om lovligheden i Bekendtgørelsesforslaget bør tænde alle røde lamper i Naturstyrelsen og ikke mindst kommunerne som åbenbart skal håndhæve denne.

Argumentationen for at opretholde selve Bekendtgørelsen virker herudover både sagligt og fagligt "søgt" - og fx er den grundlæggende argumentation i hensynet til hvornår grænsen for støjfølsomhed og gas emissioner er nået uden enhver form for dokumentation - men bygger tilsyneladende alene på en "følelse" og subjektiv information fra "andre" interessenter. Det understreges at denne hovedpåstand og argument fra Naturstyrelsen i realiteten intet hold har i virkeligheden og de dokumenterbare data som rent faktisk viser det stik modsatte forhold.

Det må således antages, at ud fra indholdet og ordlyden i Bekendtgørelsesforslaget og tilhørende materiale, bærer dette præg af at være fremsat uden den nødvendige analyse, undersøgelse og hensyntagen til hvordan de faktiske og reelle forhold på området ser ud i dag. Det kan derfor konstateres at tiden og ikke mindst den teknologiske udvikling simpelthen er løbet fra Bekendtgørelsesforslag af denne art!

Nærværende høringsvars anbefaling er således i al sin enkelthed

at den oprindelige (måske ulovlige) Bekendtgørelse udgår og fjernes i sin helhed og ikke erstattes med nærværende (måske ulovlige) ændrede Bekendtgørelsesforslag, da området er fuldt ud reguleret i dag og

at ALLE C-klasse fritidsfartøjer som er CE godkendt under de selvsamme krav til støj- og udstødningsemission mv. i Direktivet dermed følger de gældende og i forvejen relativt omfattende regler for regulering af færdsel på søterritoriet udstedt af diverse myndigheder - dvs. som det burde være i dag efter Højesteretsdommen - således at der på ingen måde udføres diskriminering og

at alle borgers interesser varetages objektivt, sagligt og fagligt korrekt fra myndighedernes side uden forfordeling af visse interessegrupper og

at de ansvarlige myndigheder (Naturstyrelsen) uanset udfaldet sikrer at kendskabet til de nye forhold omkring vandscootere/Jetbåde bliver klart og tydeligt bekendtgjort til kommunerne, politi, søfartsstyrelsen og andre relevante myndigheder og slutteligt

at myndighederne (Naturstyrelsen, kommuner mv.) pga. den mangeårige uberettigede "hetz" mod vandscootere (i høj grad forårsaget af den "gamle" måske ulovlige Bekendtgørelse) – og uanset udfaldet – pålægges at informerer alle danske havne, således der umiddelbart gives – ubetinget - lige og uhindret adgang for ALLE under de i Direktivet CE godkendte og lovlige C-klasse fritidsfartøjer, herunder "vandscootere" /Jetbåde til blandt andet ramper, slæbesteder og ikke mindst havne- og landpladser - og enhver diskriminering som det foregår i dag - straks ophører.

Med venlig hilsen

Ingeniørstuderende Thor Meyer, Strandboulevarden 98, 2.sal 2100 København Ø i samarbejde med Direktør Peter Meyer – mobil: 24 25 27 73 eller 51 34 02 60.

Bilag 1 - Fup eller fakta

"Vandscootere støjer og sviner"

Fakta er at CE godkendte "vandscootere" –Jetbåde i C-klassen, har nogle af de laveste støj emissioner, af alle både. Dette skyldes fx deres meget avancerede Rotax 4-TEC motorer, som i dag er 70 % mere støj svage og 90 % renere end "vandscootere" fra før 1998. Derudover møder de den californiske CARB standard med 3 stjerner for ultra lav emissioner og Det Europæiske Fællesskabs (EF) regler for lav støj. "Vandscootere" – Jetbåde fra andre mærker (Yamaha, Kawasaki m.fl.) har tilsvarende lave værdier – som implicit følge af at disse er CE-godkendte i C-klasse.

"Folk vil begynde at sejle ind på lavt vand, i fredede områder med siv"

Dette ville i sig selv, være meget bemærkelsesværdigt, og ikke særlig klogt, da en Jetbåds fremdrift system fungerer ved at der under vandlinjen, sidder en rist, med en forbundet kanal. Inde i denne kanal sidder der en impeller (en slags skrue) som ved hjælp af forbrændingsmotorens frembragte moment, rotere (ligesom en skrue på en påhængsmotor). Denne rotation og impellerens udformning, gør at der skabes et sug, fra risten op igennem kanalen. Denne højhastigheds vandstråle, bliver ledt via kanalen, agter, og derved skabes der fremdrift. Derfor ville siv, tang, søgræs, sand og andre fremmed legemer kunne vikle sig ind i impelleren, og derved frembringe et motor stop. Dette er basis viden for ejere af vandscootere - Jetbåde. Herudover skal der altid på lavt vand, hvor indsugningen er tæt på havbunden, sejles forsigtigt og med meget lav fart så der ikke suges fx tang, sand og grus ind i systemet. I øvrigt skal der være min. 90 cm vand under kølen på en "vandscooter" – Jetbåd ifølge brugermanualen, ligesom på andre motorbåde og speedbåde. Det er derfor ulogisk at fremkomme med et sådant usagligt argument for fastholdelse og genfremstilling af Bekendtgørelsesforslaget.

"Vandscooter bruger mindre brændstof og man vil derfor sejle mere"

Faktum er at jo længere og flere sømil en motor/fartøj kører/sejler på literen jo mindre mængde udstødningsgasser vil der naturligvis også blive udledt i naturen, hvilket netop er det man vil opnå af miljømæssige årsager. Det er således en forvrøvlet påstand at lige netop Jetbåds ejere skulle "sejle mere" af den grund – også set i lyset af de benzinpriser vi har i dag. Hvis det virkelig var tilfældet at det forholdt sig sådan ville det gælde for alle typer fartøjer som har gode miljørigtige motorer som sejler langt på literen. Rent vås.

"Vandscootere er skyld i flest ulykker"

I den seneste udgave af Sejler fra Dansk Sejlunion årgang 12, er der på side 48 et diagram fra Søværnets Operative Kommando, over de grupper af sejlere som i 2009, havde flest fritidsulykker og skulle bruge hjælp fra Søværnet. Her fremgår det at højest på listen ligger sejlbåde/motorsejlere som er skyld i de fleste ulykker og redningsaktioner (i alt 43), speedbåde/motorbåde (i alt 34) og joller (i alt 28). Vandscootere/Jetbåde ligger i antal faktisk helt i bunden med færrest ulykker (i alt 2).

"Forudfattede ikke sagligt begrundede holdninger til Vandscootere"

I den seneste udgave af Sejler fra Dansk Sejlunion årgang 12, er der på side 70 en artikel om fortolkning af Højesteretsdommen og kommentarer til Bekendtgørelses-forslaget skrevet af en af Dansk Sejlunions journalister. I artiklen udtaler Naturstyrelsen sig, som er ansvarlig for udformningen af Bekendtgørelsesforslaget, til Sejler magasinet. De - af journalisten - refererede holdninger og fortolkninger der gives udtryk for i artiklen kan som de står ikke opfattes som neutralt objektive. Nogle vil mene at udtalelserne udover at være forudfattede ikke er helt korrekte og i en vis udstrækning bliver varetagelsen af alle parter interesser i nogen grad tilsidesat.

"Vandscootere skal kun sejle på baner"

Denne holdning er et levn fra dengang Jet-skien (se begrebsforklaring nedenfor) først rigtigt kom til Danmark, tilbage i 80'erne. Jet-ski (ikke at forveksle med CE-godkendte C-klasse "Vandscootere" - Jetbåde) blev og bliver stadig brugt til at sejle konkurrencer med, på lukkede baner – da hovedparten IKKE er godkendte til lovlig sejlads på søterritoriet. Det var

og er en meget populær vandsport, som dyrkes meget i USA og Asien – (men har i realiteten intet at gøre med det man "normalt" forstår ved sejlads med "vandscooter" – Jetbåde som er præget af familie- og lystsejlad - ikke konkurrence/sport).

På det man forstår som en Jet-ski er det ikke muligt at sidde ned (intet jokeysæde). Her står man op og i få tilfælde knæler. Dette er for at øge manøvreringsegenskaberne når der skal laves tricks og køres race som sport. Som navnet indikerer, er det i bund og grund en ski med motor og vippestyr. Målene på de små 2-takst Jet-ski er tæt ved det halve af en "vandscooter" - Jetbåd. Motoren i en Jet-ski skal være kraftfulde, kompakte og lette, derfor bruges der højt ydende 2-takts motorer. Disse motorer køre med meget høje omdrejninger for at forøge power outputtet (hk/kilo). Dette gør at de forurener og har et relativt højt støj niveau (kendes også fra Motocross og Go-Carts) – og er derfor ikke CE godkendte, da Jet-skien ikke opfylder de strenge krav på en række punkter. Jet-ski's o.a. er ikke CE godkendte i C-klasse, dvs. de fleste har ikke nogen EU type godkendelse. Dette har stort set alle "vandscootere" - Jetbåde, som er købt indenfor EU. De er forsynet med den såkaldte CE-mærkning, ligesom alle speedbåde, motorbåde og sejlbåde mv. og alle disse fritidsfartøjer inkl. Jetbåde følger derfor de samme regler gældende for søterritoriet. Forvirringen omkring hvad "man" normalt forstår ved begrebet Jet-ski versus "vandscootere" – Jetbåde er sandsynligvis opstået pga. af at mærket Kawasaki benytter ordet "Jet-ski" som "brand" for ALLE produkttyper - på trods af den store forskel og udvikling på området - er navnet Jet-ski fulgt med deres produkter.

"Der sker mange ulykker med Vandscootere og de er ustabile og usikre"

Sikkerheden er løbende blevet markant forbedret og opfylder alle krav der stilles. For eksempel introducerede SeaDoo (en af verdens største producenter af Jetbåde) for nogle år siden, verdens første bremse til et fritidsfartøj, hvilket har gjort det muligt at reducere bremselængden med op til 50 % på havet. Da det er en vandstråle som driver fartøjet er sikkerheden langt højere end for fartøjer med skruer (sejlbåde m. motor, motorsejlere, speedbåde, motorbåde og joller m. påhængsmotor) og Jetbåde bruges i stor udstrækning som redningsfartøjer. Pga. af Jetbådes hurtighed, driftsstabilitet, skrogkonstruktion og effektive håndteringsmuligheder, samt som nævnt ingen farlige skruer, benyttes fartøjet meget ofte til redninger i hårdt vejr med bølger tæt på klippekyst og brændingen. Se også afsnit 4. vedr. ulykkestatistikken fra Sejler.

Hvad er CE-godkendelse (under Direktiv) og CE-mærkning?

Et CE-mærke på et produkt fungerer som rejsepas, der sikrer produktets fri bevægelighed i EU's indre marked. CE-mærkningen er således et fælles europæisk garantistempel og beskriver, hvordan kravene til bla. miljø, sundhed og sikkerhed overholdes. Et CE-mærke på en fritidsbåd er et af hverdagens synlige tegn på, at forbrugerbeskyttelse og arbejdsmiljø er på dagsordenen i Europa.

Hvad viser CE-mærkning?

CE-mærkningen viser, at produktet er produceret i henhold til EU reglerne. Alle fritidsfartøjer skal være CE-mærkede før disse kan sættes på markedet eller tages i brug.

"Jet-ski", vandscootere og Jetbåde (PWC) er et og samme fedt"

Efter afgørelsen i Højesteret har der i kølvandet været en bred misforståelse om hvad en "vandscooter" - Jetbåd er og ikke er. I det hele taget, er ordet "vandscooter" benyttet i forbindelse med Jetbåde noget misvisende, da begrebet ofte forveksles med hvad "man" forstår ved en (2-takts) Jet-ski. Sandheden er nok at der findes to slags - i realiteten - vidt forskellige fartøjer, som bliver skåret over en kam med denne fejlagtige betegnelse.

Følgende er et forsøg på en forståelig redegørelse for hvilke få ligheder men markante forskelle der er på disse to typer fartøjer (ikke godkendte Jet-ski vs. godkendte "vandscootere" - Jetbåde) og hvorfor der ikke må ske en sammenblanding af begreberne.

Jet-ski og Jetbåde har dog tilnærmelsesvis et område hvor de er ens og det er fartøjernes fremdrift system. Begge benytter "waterjet propulsion" også kaldet JET. Fremdriften er således en højhastigheds vandstråle. Se figur 1. Mange andre bådtyper benytter dette system (fx gummibåde, speedbåde mv.) da det rent faktisk anses for at være langt sikre og mere miljørigtigt end fremdrift med skrue.

Fordelene ved dette system er,

- at motoren kan placeres længere fremme i bådens skrog, hvilket giver en langt bedre stabilitet (fjerner også behovet for trim systemer, da fremdriften kommer så tæt på vandlinjen som det er muligt)
- at der ingen skrue er uden for fartøjets skrog (sikre at personer, dyr og genstande i vandet ikke bliver flænset af en skrue og er derfor velegnet som fx redningsfartøj)
- at motorens kraft udnyttes maksimalt og at motoren kan indkapsles og derfor kan være neddykket i fx en bølge i hårdt vejr og stadig starte og kører (stor fordel ved redningsaktioner nær kyst med klipper og lignende)
- at der er mindre modstand i vandet (højere acceleration/topfart og lavere brændstofforbrug og udledning af emissionsgasser)



Figure 1 – illustration af water jet propulsion

Men her stopper ligheden også, for der er nogle meget væsentlige forskelle på disse to fartøjer hhv. Jet-ski og Jetbåde:

På en Jet-ski – som pga. den ofte manglende CE godkendelse næsten udelukkende benyttes til konkurrence/sport - er det ikke muligt at sidde ned. Her står man eller knæler. Dette er for at øge manøvreringsegenskaberne når der skal laves tricks Motoren i en Jet-ski skal være kraftfulde, kompakte og lette, derfor bruges der højtydende 2-takts motorer. Disse motorer kører med meget høje omdrejninger for at øge power outputtet (hk/kilo). Dette gør at de forurener og har et relativt højt støj niveau (kendes også fra fx Motocross og Go-Carts som også kører på baner) Jet-ski's er normalt ikke CE godkendte, dvs. de har ikke nogen EU type godkendelse, dette har alle lovlige Jetbåde, som er købt indenfor EU. De er forsynet med det så kaldte CE-mærke, ligesom alle speedbåde, motorbåde og sejlbåde under Direktivet – her i C-klasse.

De sidste 10 år er der sket en rivende udvikling på området. På Jetbåds området er at man er gået væk fra at bruge 2-takts motorer, til nu at bruge 4-takts motorer. Dette har markant sænket eventuelle tidligere støjgener og emissioner af gasser.

Ligeledes er "vandscootere"/Jetbåde af en størrelse fx bredde, længde og vægt (næsten et ½ ton), som svarer til målene på en god stor motorbåd. Som nævnt er sikkerheden helt i top med blandt andet bremse som giver 50 % formindskelse af bremselængden, ingen skrue, auto stop af motor ved fald mm. Udstyret er også omfattende på de nye modeller med fx ekkolod, børnenøgle så Jetbådens fart elektronisk kan begrænses, anker, vand- og stødsikre rum til VHF og mobiltelefon, samt elek. fartmåler, omdrejningstæller mv.

Herunder ses tydeligt de markante forskelle mellem de ikke CE-godkendte JET-SKI (Fig. 2) som alene bruges på bane til sports- og konkurrencebrug versus de fuldt ud CE-godkendte JETBÅDE (Fig. 3) som bruges til fritids- og lystsejls på lige fod med andre sejlere.

Fig. 2 – Typisk eksempel på 1 personers JET-SKI til konkurrencebrug og banesejls.



Fig. 3 – Typisk eksempel på 3 personers CE-godkendt JETBÅD til fritids- og lystsejlsads.



Som det ses af billederne ovenfor er der ikke mange ligheder mellem de ikke CE godkendte konkurrence JET-SKI (se figur 2) - og de fuldt ud CE godkendte og dermed 100 % lovlige fritidsfartøj JETBÅDE - benævnt "vandscootere" i Bekendtgørelsen (se figur 3).

Den manglende CE godkendelse af Jet-ski gør at konkurrencer og sejlsads skal afholdes på (lukkede) baner. Jetbåde er derimod CE godkendte i C-klasse og skal derfor ligesom alle andre CE godkendte fritidsfartøjer i C-klasse som fx sejlbåde/motorsejlere, motorbåde, speedbåde, gummibåde, joller m. påhængsmotor mv. naturligt følge de regler som er gældende for disse fartøjer ved færden på søterritoriet.

Der findes således allerede et komplet og yderst omfattende regelsæt for hvordan og hvorledes færdsel med lovlige "vandscootere" - Jetbåde på søterritoriet skal foregå og der er derfor intet behov for yderligere og bureaukratiske regelsæt i form af fx diskriminerende Bekendtgørelsesforslag fra Naturstyrelsen. Det er hævet over enhver tvivl at "vandscootere" - Jetbåde som opfylder alle de stillede C-klasse krav - fuldt ud og på samme vilkår - skal sidestilles med andre CE godkendte fritidsfartøjer hørende under Direktiv 2003/44/EF af 16. juni 2003.

Ingeniørstuderende Thor Meyer, Strandboulevarden 98, 2.sal 2100 København Ø i samarbejde med Direktør Peter Meyer, Mobil: 24 25 27 73 eller 51 34 02 60.



Teknik og Miljø

Naturstyrelsen
 Det åbne land og Friluftsliv
 Haraldsgade 53
 2100 København Ø

Myndighed
 Mørdrupvej 15
 3060 Espergærde

Telefon 49282541
 Fax 4928 2416
 Kontonr
 Kreditornr
 EAN 5790001124663
 ajb55@helsingor.dk
 www.helsingorkommune.dk

Dato 28.03.2011
 Sagsnr. 11/3171
 Sagsbeh. Andreas Jarløv
 Busch

nst@nst.dk med kopi til pve@nst.dk.

Helsingør Kommunes hørings svar til udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v.

Sagen har været forelagt Ejendoms og Miljøudvalget.

Nordsjællands politi har et reglement for sejlads med motorbåde ud for Nordsjællands kyst. Ifølge reglementet må der ikke i perioden maj - september finde motorbådssejlads sted indenfor en afstand af 300 meter fra kysten i Nordsjællands politikreds. Der må dog i 300 meters zonen sejles vinkelret på kysten og med så lav hastighed at der ikke planes. Udkastet til vandscooterbekendtgørelsen har stort set samme bestemmelser.

Helsingør Kommune finder det uhensigtsmæssigt, at to myndigheder fører tilsyn med stort set identiske bestemmelser. Det er Helsingør Kommunes vurdering, at tilsynet med overholdelse vandscooter bekendtgørelsen varetages mest hensigtsmæssigt af politiet.

Helsingør Kommune ved Ejendoms og Miljøudvalget skal derfor anbefale, at det er politiet som fører tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i vandscooterbekendtgørelsen.

Venlig hilsen

Andreas Jarløv Busch
biolog



Modtag din post elektronisk i Digital post.
 Tilmeld dig på www.borger.dk

Betjen dig selv på nettet
www.helsingorkommune.dk

Åbningstider:
 mandag-onsdag 9.30-14.30
 torsdag 9.30-16.45
 fredag 9.30-12.00

Telefontider:
 mandag 8.00-15.00
 tirsdag-onsdag 8.00-16.00
 torsdag 8.00-17.00
 fredag 8.00-12.30

Fra: Gert Lumbye Hansen
Sendt: 23. marts 2011 10:21
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Cc: "Vesterløkke, Pernille"; Hanne Bruun; Anne-Mette Andersen
Emne: Høringssvar - vandscooterbekendtgørelse
Vedhæftede filer: 20110323091518055.pdf

Hej,

Her er kommentarer til det fremsendte udkast til bekendtgørelse om vandscootere.

Støjregulering

- Der bør tydeliggøres, om kommunen i den eksisterende bekendtgørelse 1517 af 14/12 2006. om miljøregulering af visse aktiviteter i § 17 har hjemmel til at fastsætte bestemmelser (give påbud eller udarbejde forskrifter) om ikke erhvervsmæssige aktiviteter **på havet** i en relevant zone ud for kommunens kyst - fx gældende op til 1 km. Man kunne forestille sig at et udlejningsfirma vil etablere vandscooterudlejning, der bliver til stor gene i kystområdet ud for virksomheden. Her bør kommunen kunne fastsætte regler om antal driftsdage og tider.

- Det fremgår ikke af høringsmaterialet, om 300 meter zonen vil sikre, at de vejledende støjgrænser til støjfølsomme områder vil kunne overholdes på land, når det støjfølsomme område ligger helt ud til kysten. Her må antagelser om antal vandscootere lige uden for 300 meter zonen på én gang have væsentlig indflydelse på, hvordan støjbelastningen bliver, og dermed om 300 meter er en rimelig grænse. I den forbindelse er det vigtigt at se på hvordan man hyppigst anvender vandscootere, der jo mere benyttes til leg ala cross-maskiner eller køretøjer til "markræs" på vand, end som speedbåde der benyttes til ofte længere lige stræk væk fra og langs kysten. Støjen vil derfor være mere koncentret og strække sig over længere tidsrum.

- Man bør overveje at udvide forbudsarealerne til også at omfatte smalle sund og stræder med megen lystsejladstrafik, selv om der er plads "på midten" i forhold til oplæggets 300 meter zone. Tætheden af både gør, at det rekreative eller støjfølsomme område, som man vil beskytte mod støj med 300 meter zonen, i praksis rykker ud på vandet. Som eksempel kan nævnes Als Sund mellem Als og Jylland. Her er sommermånederne igennem tæt trafik med sejlbåde på vej mod nord og syd langs den jyske østkyst, ligesom kystzonen adskillige 100 meter ud fra kysten benyttes til opankring og overnatning af sejlbåde og andre lystfartøjer. Man kunne give kommunerne hjemmel til at udpege smalle sund og stræder med indtil 3 km mellem kysterne som yderligere forbudszoner.

Godkendelsespligt

- udlejning af vandscootere bør blive godkendelsespligtig aktivitet - ala motorsportsbaner listepunkt H 201 i Godkendelsesbekendtgørelsen.

Beskyttelseszoner og isætningsmuligheder

- Det bør tydeliggøres, at havne der er helt omsluttet af naturbeskyttelseszoner ikke kan benyttes til isætning af vandscootere, og at de arealer der ligger rundt om havne og som er udtaget af beskyttelseszoner ikke kan benyttes til vandscootersejlad. Der er med det nuværende oplæg en zone uden for 300 meter linjen og inden for 500 meter bufferen ved havne i beskyttelseszoner, som ville være lovlige at benytte til vandscootersejlad med den nuværende ordlyd.

Se områderne markeret med gul marker på kortet her:

- ligeledes bør det tydeligt fremgå, at slæbesteder der ikke giver direkte vinkelret adgang til område udenfor 300 meter zonen, ikke kan benyttes til isætning af vandscootere - eksempel i Sønderborg Kommune er Dyvig havn på nordals.

- Man kunne overveje at kommuner, der i samarbejde med relevante myndigheder udpeger og får etableret afmærket areal på havet til vandscootersejlad, kan forbyde sejlad alle andre steder ud for kommunens kyster. Arealet kunne udpeges i områder mellem 300 og 1000 meter fra kysten langs en kyststrækning som kommunen udpeger som særligt egnet til vandscootersejlad, og som ikke konflikter med anden støjfølsom anvendelse - herunder turisme- og fritidsaktiviteter.

Myndigheder

- Håndhævelse af 300 meter zonen bør være politiets opgave eller en af de mange andre myndigheder, der allerede er involveret i reguleringen af aktiviteter på havet. Her bør der ikke introduceres en ny myndighed. Se [http://www.sofartsstyrelsen.dk/Skibe/Sejladssikkerhed/Sider/Andremyndigheder\(Operativeenheder\).aspx](http://www.sofartsstyrelsen.dk/Skibe/Sejladssikkerhed/Sider/Andremyndigheder(Operativeenheder).aspx) .

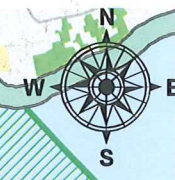
Myndighed på evt miljøgodkendelse bør være kommunen, der har ekspertisen i miljøafdelingen.

Venlig hilsen

Sønderborg Kommune
Miljøafdelingen

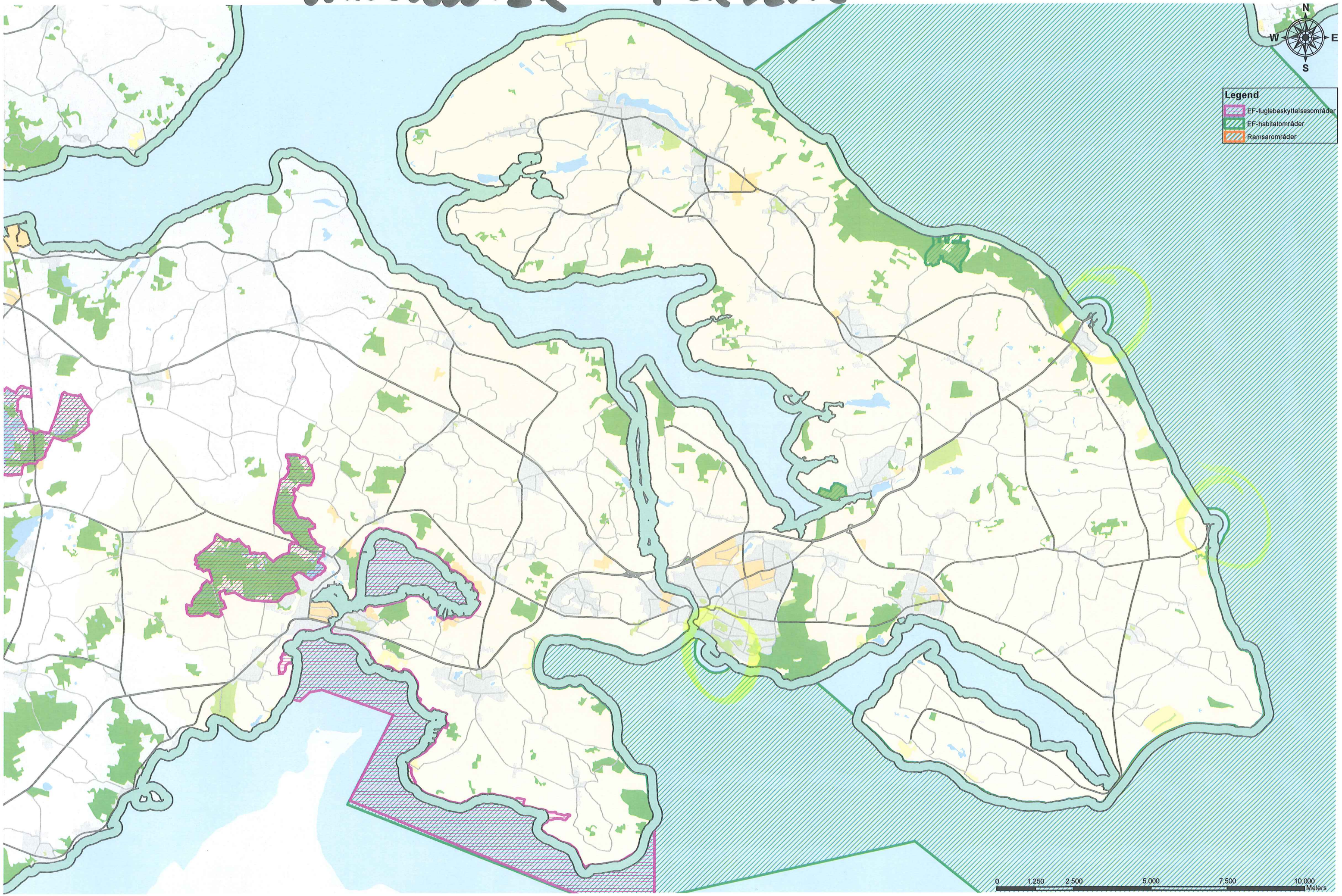
Gert Lumbye Hansen
Kemiingeniør
T 8872 5811
glha@sonderborg.dk
www.sonderborgkommune.dk

VANDSCOOTER - FORSLAG



Legend

- EF-fuglebeskyttelsesområder
- EF-habitatområder
- Ramsarområder



Naturstyrelsen
(nst@nst.dk)

Natur og Park
Toften 2
6818 Årre

Tlf. 79946800
Fax

www.vardekommune.dk
vardekommune@varde.dk

Varde Kommunes høringsvar til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke erhversmæssig sejlads med vandscootere m.v.

25. marts 2011

Varde Kommune er en kommune med en lang kyststrækning. Kyststrækningerne langs Vestkysten byder på en lang række særdeles gode badestrande. Strandene besøges hvert år af mange tusinde gæster. Strandene udgør således et stort og værdifuldt aktiv for Varde Kommunes turisterhverv.

Klaus Bertram Fries
Direkte tlf. 79947110
Mobil 23848924
klbf@varde.dk

Varde Kommune ser med bekymring på de foreslåede ændringer i bekendtgørelsen om regulering af ikke erhversmæssig sejlads med vandscootere m.v., da ændringerne vil kunne medføre en uheldig udvikling langs kommunens strande.

Journalnr.
Dok. nr. 910034
Sagsnr. 903455

Kommunen hæfter sig især ved:

- Ændringerne vil kunne medføre en generel forringelse af badesikkerheden langs strandene.
- Den generelle oplevelse af strandene vil på grund af en øget støjpåvirkning kunne blive væsentligt forringet.
- Kommunen ser visse problemer i forhold til en ændret kommunal tilsynsforpligtigelse.

Varde Kommune vil som alternativ foreslå, at der, i stedet for en generel tilladelse til sejlads med vandscootere m.v uden for 300 meter fra kystlinjen, skaffes områder til denne sejlads på en anden måde, fx ved at udpege områder hvor vandscootersejlads kan tillades.

Venlig hilsen



Ivar Sande
Plan- og Byggechef



Dansk Land- og Strandjagt

30-03-11

Naturstyrelsen
Det åbne land og friluftsliv.
J.nr. NST 4100-0000
Ref. PEV.

Vedr. **Høring af udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke erhvervmæssig sejlads med vandscootere m.v.**

Dansk Land og Strandjagt takker for det tilsendte høringsbrev.

Dansk Land og Strandjagt har som sådan ikke nogle bemærkninger til udkastet, men har dog en bemærkning til udkastets § 4, hvor der står at kommunalbestyrelsen fører tilsyn med bekendtgørelsen overholdes, hvordan kan det gøres?

Hvis der skal stå vagter på strandene bliver det dyrt, da sejlads med vandscooter for det meste foregår i fritiden. Er der sat økonomiske resurser af til dette?

Dansk Land og Strandjagt er naturligvis interesseret i at naturen belastes mindst muligt af forstyrrende menneskelig aktivitet, så landets jægere får mulighed for at høste af naturens overskud, i form af bæredygtig jagt.

Med venlig hilsen
Finn Madsen
Landsformand.

Finn Madsen,
Vestergade 44,
9900 Frederikshavn
Tlf / Fax: 98 42 38 40 / Mobil 40593883

Dansk Land og Strandjagt
Tlf : 61609292
Internet: www.dls-jagt.dk
E-mail: formand@dls-jagt.dk



Miljøministeriet
Naturstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø

Tejn
3770 Allinge
Tlf.: 56 92 00 00
Fax: 56 92 58 16
E-mail:
TeknikogMiljoe@brk.dk
CVR: 26-69-63-48
www.brk.dk

25. marts 2011

Hørings svar ny vandscooterbekendtgørelse

For at kunne håndtere balancen mellem sejlads med vandscootere, naturhensyn og rekreative hensyn, er det i udkast til bekendtgørelsen præciseret, at sejlads i en zone på 300 meter ud for kysten kun må foregå vinkelret på kysten og ved lav hastighed (transport fra kyst til 300 m grænsen) og ikke må foregå i områder, der allerede er udlagt til naturbeskyttelse.

Den egentlige vandscootersejlads henvises derfor til at foregå længere end 300m fra kysten for at sikre støjfølsom rekreativ anvendelse langs kysterne. De 300 m svarer så vidt vi er orienteret til den afstand, der i andre sammenhænge anvendes for at modvirke konflikter ved motorbådssejlads m.v. fx i politiets lokale vedtægter ved badestrande.

I den indtil nu gældende bekendtgørelse er der et generelt forbud mod sejlads medmindre kommunerne har udpeget et egnet sted.

Det har hidtil været kommunen der har været tilsynsmyndighed. Det foreslås også i den nye bekendtgørelse.

Dette vurderer vi som kommune er meget u hensigtsmæssigt. Der er stor forskel på at vi som kommune er tilsynsmyndighed i forhold til et generelt forbud, hvor kommunen har mulighed for at give tilladelse enkelte steder eller om vi er tilsynsmyndighed i forhold til sejlads og afstands begrænsninger:

- at en grænse på 300m fra kysten overholdes,
- at der ikke sejles med mere end 5 knob inden for denne 300m grænse
- at der kun sejles direkte og vinkelret ud fra kysten.

Vi har som kommunal myndighed ikke mulighed for at kontrollere disse sejladsmæssige begrænsninger og mener at det må være en politimæssig opgave.

Der kan henvises til § 14, stk. 2 i bekendtgørelse nr. 511 af 20. juni 2005 om politiets sikring af den offentlige orden og beskyttelse af enkeltpersoners og

den offentlige sikkerhed m.v., samt politiets adgang til at iværksætte midlertidige foranstaltninger.

" § 14. Politiet kan efter forhandling med kommunalbestyrelsen ved skiltning eller på lignende tydelig måde fastsætte regler om badning, herunder regler om, at badning på nærmere angivne områder er forbudt.

Stk. 2. Politiet kan på den i stk. 1 nævnte måde endvidere fastsætte regler for sejlads med motorbåde og for brætselads inden for en nærmere angivet kortere afstand fra kyststrækninger, for så vidt det må anses for påkrævet for at forebygge hindringer eller ulemper for anden sejlads eller for badning eller for at forebygge unødigt støj, der er til ulempe for andre.

Stk. 3. Politiet kan på den i stk. 1 nævnte måde endvidere fastsætte regler om lokalt fiskeri og for færdsel på søer eller lignende. "

Der er visse kyststrækninger hvor 300m zonen vurderes ikke at være nok i forhold til at sikre badegæster. F.eks. er Balka Strand en meget lavvandet og meget besøgt strand, og mange badegæster kommer nemt længere end 300m ud fra stranden. Det samme gælder for enkelte andre strande på Bornholm. F.eks. dele af Dueodde. Det vurderes derfor at sejlads med vandscootere og jetski selv 300m fra stranden kan være til stor gene og kan udgøre en sikkerhedsrisiko.

Det bør derfor overvejes og vurderes om der for visse kyststrækninger bør gælde særlige regler. Enten et forbud ud for disse strande eller en øget grænse for mindsteafstand til kysten.

Med venlig hilsen

Ilsebil Hansen
Landskabsarkitekt

Dir. tlf.: 5692 2052
E-mail: Ilsebil.Hansen@brk.dk

Fugleværnsfonden den 21. marts 2011

Høringssvar til udkast for ændring af bekendtgørelsen om regulering af ikke-erhvervsmæssige sejlads med vandscootere m.m.

Miljøministeriet, Naturstyrelsen har udsendt et udkast til en ændret bekendtgørelse for vandscootersejlads langs kysterne i høring. Fugleværnsfonden vil i den forbindelse give nedenstående høringssvar.

Fugleværnsfondens forudsætninger for det afgivne høringssvar

Fugleværnsfonden ejer/administrerer 20 fuglereservater spredt beliggende i hele landet. Reservaterne som tilsammen er på i alt 861 ha, rummer nogle af Danmarks mest fuglerige og truede naturtyper. En række af reservaterne ligger ud mod kyster og fjorde. Fugleværnsfonden vurderer, at udkast til bekendtgørelse i sin nuværende form vil medføre signifikante negative konsekvenser for rastende og fødesøgende fugle.

Kommentarer som er specifikke for Fugleværnsfondens berørte reservater

Flere af de kystnære reservater, som ejes af Fonden, er allerede beskyttet som Natura 2000 områder eller som vildtreservater. Her vil selve reservatområdet derfor ikke blive direkte påvirket af den ændrede bekendtgørelse, hvilket naturligvis er positivt. Fugleværnsfonden ejer/administrerer dog ét reservat som ikke falder ind under § 2 i udkast til bekendtgørelse. Ydermere administrerer Fugleværnsfonden ét reservat som er Natura 2000 område, dog ikke i et geografisk omfang der er tilstrækkelig i relation til vandscootersejlads. Det drejer sig om:

- Nivå Bugt (Nordsjælland) falder ikke ind under § 2: Nivå Bugt er lavlandet med forekomster af bl.a. ålegræs, og er erhvervet som et fristed for rastende og fødesøgende fugle. Fonden har efter erhvervelse af arealet opført publikumsfaciliteter til gavn og glæde for borgere, der fra landsiden kan nyde kyststrækningen, strandengen samt de tilhørende fuglearter. Som nabo til reservatet ligger Nivå Havn, og her vil det desværre være meget oplagt at sætte vandscootere i vandet, for derefter at færdes ud for reservatet. Nivå Bugt er allerede i dag belastet af en række menneskelige aktiviteter så som strandjagt, kajakroning og sejlads. Færdsel med vandscootere vil være endnu en forstyrrende faktor både for fugle og for folk.
- Bøjden Nor (Sydvestfyn) falder kun delvist ind under § 2: På Bøjden Nor er det alene laguneområdet der er Natura 2000 beskyttet (Habitatområde 123). Uden for lagunen vil der således blive åbent for vandscootersejlads, og ved Bøjden lystbådehavn vil det være oplagt at sætte vandscootere i vandet. Som ved Nivå Bugt vil det skabe betydelige forstyrrelser for fuglelivet.



Generelle kommentarer

Fugleværnsfonden har følgende punkter som bør indarbejdes i den endelige bekendtgørelse:

- 1) 300 meter zonen bør udvides til minimum 500 meter.
- 2) Det skal klart fremgå, at sejlads nærmere end 500 meter fra kysten på ubeboede øer og holme også er forbudt.
- 3) Reglerne skal udformes så gentagen sejlads frem og tilbage vinkelret på kysten ikke er lovlig. Kun 'transit-sejlads' til og fra det sted, hvor fartøjet er sættes i vandet skal være tilladt.
- 4) Tilsynet bør placeres hos Naturstyrelsen, hvor også tilsynet med vildtreservaterne ligger. Kommunernes tilsynsopgaver på havet er i øvrigt meget begrænsede. Desuden bør politiets rolle afklares.
- 5) Vandscooterne bør monteres med nummerplader. Det er nødvendigt, for i praksis at udstede bøde til rette vedkommende, hvis reglerne ikke overholdes.
- 6) Det bør snarest afklares, hvor der som følge af udkast til bekendtgørelse er behov for, at der generelt oprettes yderligere vildtreservater.

Vedtages udkast til bekendtgørelsen i sin nuværende form, så vil det få følgende konsekvenser for Fugleværnsfondens forvaltning af reservater:

- Kystnære arealer som på nuværende tidspunkt ejes/administreres af Fugleværnsfonden, og ikke er indbefattet af § 2, vil i stigende grad ønskes konverteret til vildtreservat.
- Kystnære arealer som i fremtiden opkøbes af Fugleværnsfonden, vil i stigende grad ønskes konverteret til vildtreservat, hvis de ikke ved købet allerede er indbefattet af § 2.

Fugleværnsfonden den 21-03-2011



Direktør Elise Frydensberg



Bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v.

Høringssvar fra Langeland Kommune.

Med den nye bekendtgørelse vil det blive muligt at sejle med vandscootere i en stor del af de indre danske farvande. De mest følsomme naturområder er undtaget.

Stigningen i den rekreative udnyttelse af farvandene kan forringe sårbare naturområder og de forskellige rekreative aktiviteter kan være uforenelige.

Langeland Kommune mener at kommunerne bør have en mulighed for at kunne afveje disse interesser og således kunne friholde områder for sejlads med vandscootere.

- Der kan opstå situationer hvor sejlads kan være i konflikt med beskyttelsen af arter omfattet af habitatdirektivets bilag IV, samt andre sårbare arter.
- Der vil være støjfølsomme områder, som sommerhusområder, badeområder og andre offentlige tilgængelige rekreative områder samt campingpladser, hvor sejladsen vil kunne opleves som stærkt generende. Specielt i situationer hvor der er sejlads med flere vandscootere på samme tid.

§ 4 Kommunalbestyrelsen fører tilsyn med bekendtgørelsens overholdelse.

Langeland Kommune mener ikke det er hensigtsmæssigt at en tilsynsopgave af denne type skal udføres af kommunen.

- Tilsynet kræver ingen faglig ekspertise – som f.eks. er tilfældet ved tilsyn med naturarealer (NBL § 3) og virksomheder.
- Kommunen har ikke mulighed for at håndhæve forbud mod sejlads med vandscootere, hvis vi konstaterer en overtrædelse og sejleren modsætter sig.
- Kommunen kan anmelde overtrædelsen til politiet, men ikke nødvendigvis identificerer sejleren.
- Politiet fører tilsyn med anden sejlads – f.eks. i relation til regler om speedbådskørekort og brug af redningsveste.

Langeland Kommunen vurderer derfor, at det vil være hensigtsmæssigt og omkostningseffektivt hvis politiet har denne tilsynsopgave. Det vil være unødigt dobbeltadministration med kommunerne som tilsynsmyndighed.

Såfremt kommunerne får tilsynsopgaven indebærer det udgifter til indkøb af båd, trailer mv. (omkring 200.000 kr.), drift og vedligeholdelse heraf samt lønudgifter til udførelse af tilsynet. Hertil kommer håndtering af et forventet stort antal klager fra andre brugere af områderne.

Langeland Kommunes kystareal er omkring 140 km, kommunen ønsker at tilgodese mange forskellige rekreative interesser, samtidig med at kommunens ønsker at beskytte de sårbare og beskyttelseskrævende arter som er afhængige af kyst- og havarealet. Især på denne baggrund ønsker kommunen at det bliver muligt for kommunerne at friholde områder for sejlads med vandscooter.

Naturstyrelsen
 Det åbne land og Friluftsliv
 e-mail nst@nst.dk



MORSØ KOMMUNE

Dato: 22-03-2011
 Sagsnr.: 773-2009-9345
 Navn: Michael E. Dickenson
 Direkte tlf.nr.: 9970 7064
 E-mail:michael.dickenson@morsoe.dk

Høring af udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v.

Naturstyrelsen har den 10. februar 2011 udsendt et udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v. i høring.

Ifølge den hidtidige bekendtgørelse er sejlads med vandscootere forbudt på søterritoriet. Kommunen kan dog meddele tilladelse til sejlads med vandscootere, f.eks. på særlige baner, når det blot ikke sker inden for Natura 2000-områder.

Der har hverken af det tidligere Viborg Amt eller Morsø Kommune været udpeget særlige baner til vandscootersejlads ud for kysten af Mors.

Med det fremlagte forslag lægges der nu op til, at vandscootersejlads fremover skal være tilladt uden for en zone på 300 m fra kysterne. Inden for zonen må sejlads kun foregå vinkelret på kysten ved lav hastighed (max. 5 knob). Ligesom forbuddet mod sejlads inden for Natura 2000-områderne opretholdes og udvides med vildreservater og fredninger på søterritoriet.

Udkastet giver anledning til følgende kommentarer:

Støjforhold

Bekendtgørelsen har fortsat hjemmel i Naturbeskyttelsesloven, hvis formål er at medvirke til at værne om landets natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre- og plantelivet.

Efter kommunens vurdering syntes den nye bekendtgørelse alene at tage hensyn til dyre- og plantelivet; men ikke til menneskets livsvilkår.

Sejlads med vandscootere vil typisk ske i sommerperioden, hvor mange mennesker opholder sig udendørs – om aftenen, i weekenderne eller i ferietiden. For mange mennesker er støj en uønsket lyd, som især føles generende, når man holder fri. På en stille sommeraften vil lyden fra en vandscooter forplante sig langt omkring – også meget længere end 300 m.

Farvandene omkring Mors har typisk karakter af smalle sunde og vige samt større bredninger. Efter de nye regler vil hovedparten af sejladsen formentlig foregå i Sallingsund og Vilsund med udgangspunkt i havnene i Nykøbing og Vilsund. Denne sejlads vil formentlig medføre væsentlige støjgener i forhold til både ophold på strandene og bebyggelsen ud til fjorden.

De hidtidige regler har utvivlsomt medført, at der ikke har været adgang til sejlads med vandscootere på steder, hvor det kunne ske uden gener eller risici for mennesker og miljø.

Med de foreslåede regler lægges der nu op til, at enkelte personers sejlads med en vandscooter vil kunne ske, så den netop vil medføre væsentlige støjgener for en lang række mennesker.

Tilsyn med reglerne

Ifølge bekendtgørelsens § 4 skal kommunalbestyrelsen føre tilsyn med bekendtgørelsens overholdelse.

Tilsynet med de hidtidige regler har stort set ikke givet anledning til indsats fra kommunens side. Med den foreslåede ændring må der forventes en voldsomt forøgelse af klager over sejladsen. Der må især forventes mange klager over støjgener; men der må også forventes klager over manglende overholdelse af reglerne omkring sejlads inden for 300 m-zonen.

Eksempelvis ligger havnen i Nykøbing i bunden af Klosterbugten, hvor afstanden ind til kysten stort set er under 300 m hele vejen rundt om bugten. D.v.s. at det kun vil være lovligt at sejle med max. 5 knob de første ca. 1500 m ud til udmundingen og dernæst yderligere 300 m vinkelret på kystlinien.

Efter kommunens vurdering vil der utvivlsomt blive sejlet både hurtigere og i større udstrækning rundt i Klosterbugten. Ligesom reglen om, at man skal fortsætte yderligere 300 m vinkelret ud i Sallingsund, før det er tilladt at sejle med max. hastighed næppe heller ikke vil blive overholdt. Overtrædelsen af reglerne vil formentlig også typisk ske uden for kommunens normale arbejdstid, hvor det vil være meget vanskeligt at få dem overholdt.

Afsluttende kommentarer

Kommunen skal derfor afslutningsvis anbefale, at der bliver mulighed for at kommunalbestyrelsen kan indføre sejladsforbud ud for bymæssigt bebyggede kyststrækninger, hvis sejlads med vandscootere resulterer i væsentlige støjgener.

Venlig hilsen

Michael E. Dickenson

Naturstyrelsen
Det åbne land og Friluftsliv
Haraldsgade 53
2100 København S.

Rødovre d. 28. marts 2011

Vedr. Høring af udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v.

Danmarks Jægerforbund har modtaget udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v. og har i den forbindelse følgende bemærkninger:

Det glæder Jægerforbundet, at Miljøministeriet med ændring af bekendtgørelsen om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere har taget hånd om det faktum, at en for restriktiv praksis for vandscootersejlads havde medført, at lovlig sejlads med vandscootere kun kunne foregå i et meget begrænset omfang, og at Miljøministeriet dermed har erkendt, at reguleringen af vandscootersejlads er gået videre end nødvendigt for at sikre hensyn til mennesker og miljø.

Dette er særligt en glæde for Jægerforbundet, da det er vores natursyn, at benyttelse og beskyttelse hænger sammen. Vi mener således, at en forøget bevidsthed om naturens værdi hos den enkelte borger, myndigheder mv. sammenholdt med befolkningens ret til at bruge naturen skaber en øget forståelse herfor, og dermed en interesse i at bevare naturen. Dette opnås netop ikke ved at fastholde en praksis der rækker videre end nødvendigt af hensyn til mennesker og miljø.

Danmarks Jægerforbund finder det rimeligt, at lovlig sejlads udenfor områder omfattet af § 2 skal ske 300 m fra kystlinjen. Et fint kompromis for at sikre hensynstagen til de fugle der findes langs vores kyster, badende mennesker og en forsvarlig sikkerhedsafstand for vandscooterfolket. At sejladsen inden for de 300 m skal ske med en hastighed på maksimalt 5 knob vinkelret på kystlinjen finder Jægerforbundet tillige tilfredsstillende.

Med venlig hilsen

Danmarks Jægerforbund



Ole Roed Jakobsen
Formand

Naturstyrelsen
Det åbne land og Friluftsliv
Haraldsgade
53, 2100 København Ø

Skive, den 27. marts 2011

Høring vedr. bekendtgørelse om sejlads med vandscootere

Det er meget glædeligt, at man hos Naturstyrelsen er opmærksomme på, hvilke værdifulde naturoplevelser, der nu fremover bliver mulig i forbindelse med sejlads med vandscooter i danske farvande. Helt analogt med den naturoplevelse, der værdsættes af en gruppe motorcykelbrugere, så har også mange vandscooterbrugere en meget intens oplevelse af at være så tæt på naturen som tilfældet er på en vandscooter.

Det er tillige naturligt, at man ønsker en form for regulering af brugen af vandscootere. Jeg antager, at man i den forbindelse tager udgangspunkt i at sikre en så hensynsfuld afvikling af brugen som muligt, og at naturressourcer ikke belastes unødvendigt. Derfor glæder det mig, at man sikrer, at der indføres en 300 m grænse, hvor indenfor der kun må sejles med reduceres fart, vinkelret på strandlinjen. Jeg forestiller mig desuden, at førerne af vandscootere skal have erhvervet speedbåds-certifikat for at opnå retten til at benytte vandscootere. Alt sammen tiltag der er helt parallelt med reguleringer, der gælder for speedbåde.

Det kan derimod undre mig meget, at man ikke fuldt ud ligestiller vandscootere med speedbåde. Bådtyperne er meget identiske, og der kan i flere tilfælde opstå tvivl om, hvilken kategori et givet fartøj tilhører. Indførelsen af en særskilt bekendtgørelse for vandscootere gør det unødvendigt administrativt tungt og vil givetvis føre til sager, der ikke umiddelbart kan afklares. Forskelsbehandlingen af vandscooterbrugere og speedbådsbrugere vil for mange virke urimelig og uden en egentlig saglig begrundelse. Eksempelvis kan det for nogen virke barokt, at et fartøj der både støjer og forurener mindre ikke må færdes i omtalte ramsar/habitatområder set i forhold til netop speedbåde. Et fartøj med jetstråle har desuden ikke de fatale skadevirkninger, der fra tid til anden ses på sæler og andre pattedyr, som følger af sammenstød med en skibsskrue.

Det er blevet anført, at man af hensyn til EF/EU-lovgivningen ikke må introducere nye fartøjer i de omtalte ramsar/habitatområder. Det mener jeg heller ikke der er tale om. Idet man rettelig betegner en vandscooter som en underkategori af speedbåde, så er der ikke tale om en introduktion af en ny type fartøjer - men blot en præcisering af en bestående type.

Det er mit håb, at der med det nye direktiv opnås de samme rammer for vandscootersejlads i Danmark, som tilfældet er med speedbåde. Til stor glæde for naturelskende vandscooterbrugere.



Henrik Milling, Civilingeniør, M.Sc.EE
Petuniavej 222
7800 Skive
Tlf.: 97 52 97 37
Mobil: 23 40 11 41
E-mail: hm@omegasofttec.dk

Fra: Rasmus Kruse Andreasen
Sendt: 15. februar 2011 15:48
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Cc: "Vesterløkke, Pernille"
Emne: Høringssvar til 'Høring af udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v.'

Af udkastets § 4 fremgår, at "*Kommunalbestyrelserne fører tilsyn med bekendtgørelsens overholdelse*".

Ses bort fra Statens højhedsret på søterritoriet og naturbeskyttelseslovens afgrænsning på samme, synes ministeren under alle omstændigheder ikke at have lovhjemmel til at uddelegere opgaven til kommunerne. Det forudsættes her, at retsgrundlaget for den kommunale forvaltning grundlæggende findes i grundlovens § 82, hvoraf fremgår, at kommunerne skal have en række opgaver overladt til selvstændig forvaltning, men at de nærmere regler herom fastsættes ved lov. Altså at delegation til kommunerne kræver lovhjemmel.

Dertil skal bemærkes, at ordningen kun vanskeligt lader sig udføre i praksis, såfremt kommunernes kompetence ikke er territorielt afgrænset. Hvilken kommune skrider ind over for en overtrædelse begået andet steds? Til eksempel kan en vandscooter søsættes på Sj. Odde, hvorefter pågældende sejler til Mols Bjerge og tilbage igen.

Slutteligt skal gøres gældende, at kommunerne med de nuværende resurser næppe kan udføre tilsynet i praksis, og et stigende antal resursekrævende klagesager må ligeledes forventes i takt med en stigning i antallet af de ganske upopulære vandscootere langs sommerhuskysterne.

Med venlig hilsen

Rasmus Kruse Andreasen
Landskabsforvalter, MEEL
Natur og Miljø

ODSHERRERED KOMMUNE | NYVEJ 22 | 4573 HØJBY
DIREKTE TELEFON: 59 66 60 87 | AFDELINGSTELEFON: 59 66 60 50
E-MAIL: raka@odsherred.dk | www.odsherred.dk



Naturstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø

28. marts 2011

Høringssvar af udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v.

J.nr. NST-4100-0000

Dansk Sportsdykker Forbund (DSF) fremsender hermed høringssvar til Naturstyrelsens udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscooter.

DSF har været særdeles tilfreds med den meget restriktive regulering af sejlads med vandscootere og tilsvarende fartøjer i Danmark og forbundet opfordrer til, at der fortsat udvises størst mulig tilbageholdenhed i forhold til legalisering af denne meget forstyrrende form for sejlads. Det gælder i forhold til forstyrrelse af dyreliv og menneskers øvrige rekreative aktiviteter langs vores kyster og på havet.

Specifikt ønsker DSF at fremføre følgende forslag og kommentarer til det udsendte høringsudkast:

- 1) Hvis der skal åbnes for yderligere sejlads med vandscooter m.v. ser DSF helst, at der efter dialog mellem vandscooterens interesseorganisation og øvrige bruger- og beskyttelsesinteresser blev udlagt det nødvendige antal 'transitkorridorer' fra kysten og 500 meter ud, fx med 30-50 km mellemrum langs de danske fastlandskyster (naturligvis ikke i eller nær forbudsområderne, reservater etc.).
- 2) DSF anbefaler, at beskyttelseszonen langs kysten fastlægges til minimum 500 meter fra enhver kystlinje inden for det danske Fiskeriterritorium, idet forstyrrelseseffekterne fra vandscootere vurderes at række væsentlig længere end 300 meter. Det gælder ikke mindst i forhold til fritidsdykkere, der netop meget ofte ved stranddyk bevæger sig op til 500 meter ud fra kysten. Her vil især fritidsdykkere være udsat for fare af en hurtiggående vandscooter, især hvis de har brug for at gå til overfladen for at orientere sig. Da afstandsbedømmelse på havet ydermere er meget vanskelig, frygter DSF, at en betydelig del af sejladsen vil finde sted endnu nærmere kysten, end den fastsatte grænse.
- 3) Det bør meget tydeligt fremgå, at sejlads nærmere end 500 meter fra kysten på ubeboede øer og holme også er forbudt. Grænsen skal altså udmåles fra en hvilken som helst kyststrækning (også fra fx tanger, dæmninger og moleværker), idet det ofte netop er ved disse lokaliteter, der er spændende bundforhold og dermed fritidsdykkere i vandet.
- 4) Bekendtgørelsen bør udformes så gentagende sejlads frem og tilbage vinkelret på kysten ikke er lovlig. Kun 'transit-sejlads' til og fra det sted hvor fartøjet er sat i vandet skal være tilladt. Som ved andre tilsvarende reguleringer tilsidesættes de naturligvis i nødstilfælde.



- 5) Tilsynet bør placeres hos Naturstyrelsen. Kommunernes tilsynsopgaver på havet er meget begrænsede og meget få kommuner har fx en egnet båd eller personale til at forestå den i udkastet tillagte tilsynsopgave. Hvis kommunerne tillægges denne tilsynsopgave, vil det være en gedigen fejl disponering, idet kommunerne dels ingen ressourcer har til dette og dels har kommunerne fx ingen vagtordning i weekenden, hvor mange forstyrrelseskonflikter typisk vil opstå. Derfor bør tilsynsopgaven ligge hos Miljøministeriet og politiets rolle bør nærmere afklares og præciseres i regelsættet og i ledsagende oplysningsmateriale.
- 6) DSF foreslår, at der indføres en registreringsordning med en synlig 'nummerplade' på hver side af fartøjet, således at det ikke er vanskeligt at identificere ejeren af et fartøj, der fra land iagttages på havet (med kikkert inden for 500 meter-zonen).
- 7) DSF foreslår, at der indføres krav om et vandscooterførerbevis lig med det nuværende speedbådsførerbevis. Vandscootere kan let opnå samme fart som en planende motorbåd og med undervisning i søfartsregler, vil brugere af vandscootere lære at kende "Signalflag A" (dykkerflag) og vide at der er dykkere i området. Det vil højne sikkerheden for de danske fritidsdykkere, da man må skønne, at de fleste brugere af vandscootere ikke kender til søfartsregler og farlige situationer kan opstå, når de 2 parter mødes på havet. Muligheden for at få frataget et sådan førerbevis vil have en gunstig indvirkning på de sejlandes respekt for søfartsreglerne langs vores kyster.

Med venlig hilsen

Dansk Sportsdykker Forbund

Ken Bordig

Teknisk udvalg, Sikkerhed

Fra: Peter Jannerup
Sendt: 25. februar 2011 09:29
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse; "Vesterløkke, Pernille"
Cc: Kirsten Thue Larsen; Jan Krause
Emne: Høringssvar til udkast til vandscooterbekendtgørelse fra Kalundborg Kommune

Kalundborg Kommune må påpege, at udkastet til bekendtgørelse med det foreslåede forbud mod sejlads indenfor og kun indenfor de internationale beskyttelsesområder **ikke lever op til det krævede beskyttelsesniveau:** Med lovlig adgang for hurtigtgående og støjende vandscootere m.m. udenfor, **men op til afgrænsningen** af de internationale naturbeskyttelsesområder, kan der med rimelighed antages at ville ske en forstyrrelse ind i disse områder, hvilket **vil give en skadelig påvirkning af arter på udpegningsgrundlaget**, ial fald for områdernes randzoner.

Dette vil efter kommunens opfattelse **være i strid med EU's fuglebeskyttelses- og habitatdirektiver**, og det er af den årsag nødvendigt at lave en bufferzone omkring Natura-2000-områderne, der kan sikre mod forstyrrelser ind i disse områder.

I den forbindelse må der foreligge dokumentation om støjudbredelse m.m. over vand, der kan vise at beskyttelsesinteressen kan varetages, om en buffer på f.eks. 300 m er tilstrækkeligt må med andre ord afklares før den endelige bekendtgørelse foreligger.

Kalundborg Kommune finder det i øvrigt fornuftigt af hensyn til andre rekreative anvendelser, at sejlads indenfor 300 m fra kysten ikke tillades. Kommunen imødeser dog med en vis skepsis den kommende rolle med at håndhæve en hastighedsbegrænsning på 5 knob for fartøjer langs kysten og vinkelret på denne: Det simpleste vil muligvis være at indkøbe en laser-rangefinder og udregne hastigheden fra flere målepunkter på et givet fartøj. Det vides dog ikke om der kan laves sikre målinger over en havoverflade, ligesom det kun vil tage et fartøj 30 sek. med en hastigheden på 5 knob at nå til 300-meter grænsen. Fremgangsmåden kan derfor vise sig ikke at være realiserbar.

Samtidigt vækker det bekymring, at der tilsyneladende ikke kan ske nogen regulering af støj fra kilden, Jf. at der i miljøbeskyttelsesloven ikke mulighed for at regulere støj fra f.eks. skibe på søterratoriet. Når der i den ny vandscooterbekendtgørelse ikke stilles nogen krav til støjniveauet afgivet fra vandscootere, luftpudefartøjer mv. lader der således ikke til at være nogen begrænsning overfor støj udover hvad der vindes ved sejlads end 300 meter fra kysten, hvad der muligvis kan være til gene for andre rekreative benyttelser af kysten.

Med venlig hilsen

Peter Jannerup

Biolog
Direkte: 59 53 52 43
Mobil: 23 43 36 30
Email:

peter.jannerup@kalundborg.dk

Plan Byg og
Miljø
Højvangen 9
4470
Svebølle

Kalundborg
Kommune
Klosterparkvej 7
4400 Kalundborg
Tlf.: 59 53 44 00
www.kalundborg.dk



Fra: Erik Frejdahl
Sendt: 25. marts 2011 13:56
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse; "Vesterløkke, Pernille"
Emne: Høringssvar til udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v. - Erik Frejdahl, Vipperød

Høringssvar fra Erik Frejdahl vedr. bekendtgørelse om regulering af sejlads med vandscootere.

Det er med stor beklagelse, at jeg erfarer, at Naturstyrelsen igen lægger op til at vandscootere skal have særregler, og dermed ikke kan bruges på lige fod som motorbåde/ speedbåde.

Man skal ikke lave en særskilt bekendtgørelse for vandscootere, de skal høre under det samme reglement, der er for sejlads med motorbåde og brætsejlads. Forslagets § 2 lægger op til at vandscootersejlads altid er forbudt i de internationale naturbeskyttelsesområder, samt vildreservater og fredninger på havet. På kort <http://kort.arealinfo.dk/> er der store områder i Danmark, hvor der ikke må sejles med vandscooter, men der sejles med motorbåde (speedbåde) og brætsejlads disse steder. Der er intet grundlag for at vandscootere er så specielle, at de skal have en særlovgivning i forhold til andre motorbåde. Forskelsbehandlingen er derfor unødigt og diskriminerende.

Der er i alle politikredse regler om sejlads med motorbåde ud fra kysten, hvor der skal holdes en afstand på 150-300 meter, hvis de planer på vandet. Ifølge § 3 er der for vandscootere konsekvent en afstand på 300 meter fra kysten. min holdning er, at vandscootere skal have samme vilkår som motorbåde (speedbåde).

I høringsbrevet hæfter jeg mig også ved sidste linje, citat; "herunder fx. hensyn til støjfølsom rekreativ anvendelse langs kysterne jeg finder det yderst beklageligt, at Miljøministeriet endnu ikke har forstået at moderne vandscootere ikke støjer.

Vandscootere bør blot tilføjes under reglementet for motorbåde, som udarbejdes af politiet, og ikke indskrives i en selvstændig "vandscooterbekendtgørelse", som der er lagt op til nu.

Laura Hay rådmænd for Teknik og Miljø, (V) i Århus har samme opfattelse, citat "at den ulovlige sejlads er reguleret efter Reglement for sejlads med motorbåde og brætsejlads med og uden motorkraft udstedt af Østjyllands Politi" se den fulde artikel: <http://aarhus.lokalavisen.dk/generende-jetski-laura-hay-melder-hus-forbi-/20100805/artikler/708059793/1450>

Bekendtgørelsesforslaget synes at mangle en undersøgelse af hvad en vandscooter er.

Vandscootere er i dag en kategori C båd, (som angiver hvilke bølger båden kan håndtere) ligesom alm. speedbåde og bliver anvendt på lige fod med alm. speedbåde, til tursejlads, trække vandski og vandlegetøj, men vandscootere bruger bare mindre brændstof. Vandscootere bruger ca. 10-15 liter brændstof og en speedbåd ca. 30-60 liter i timen. Vandscootere i dag opfylder miljøkravene til støj og forurening og faktisk støjer vandscootere 10 db mindre end bytrafik. Det er et af de produkter på vandet, der har det laveste støjniveau og benzinförbrug.

Vandscootere er CE-godkendte på lige fod med andre speedbåde (når de bliver købt indenfor Europa's grænser) og opfylder hermed de miljømæssige krav til såvel støj som forurening i henhold til Europa's standarder.

I forhold til mange andre speedbåde/motorbåde er vandscootere meget mere lydsvage (i år 2000 var støjniveauet 71db da dette er 10 år siden er det lavere i dag.) De støjer altså væsentlig mindre end kravene der er i dag for, at den kan blive CE-godkendt. Nogle Sea-Doo's vandscootere har i dag bremser, som gør produktet endnu mere sikker. Vandscootere skal have 90 cm vand under sig (ifølge brugermanualen), dette er det samme som mange andre speedbåde. (hvis ikke man holder denne afstand vand under sig, ødelægges propellen på lige fod med andre speedbåde's propeller. Her kan også nævnes at propellen sidder i en lukket tunnel på vandscooteren, hvorimod på alm. motorbåde sidder skruen udvendigt og stikker ned i vandet og vil forårsage større skade ved eventuelle uheld.) Vandscootere ilter også vandet godt.

Det er netop vigtigt at fastslå, at hvis moderne vandscootere støjer, så var de ikke blevet lovlige ved Højesterets dom den 19. november 2010. Der er strenge regler for fritidsbåde mht. støj og forurening i Direktiv 94/25/EF og disse krav opfylder vandscootere, ellers kunne de ikke blive CE-godkendt.

Der hersker mange fordomme omkring vandscootere og brugerne af vandscootere.

Det er fejlagtigt at tro, at det kun er unge mennesker, som skal ud at spille smart ved kysterne som køber disse produkter. Størstedelen af brugergruppen i dag er imellem 35-60 år, som bare vil nyde en dag på vandet. Prisen i sig selv gør at unge mennesker ikke så let køber en vandscooter. Det er trods alt de færreste unge mennesker som har 100-150.000kr til en båd. De unge mennesker, som har råd til at købe en vandscooter, har dermed også mulighed for at købe en speedbåd, da det er samme prisklasse.

Det er vigtigt at pointere at Jetski og Vandscootere ikke er det samme. De fleste folk tror at det er det samme produkt.

En jetski er ikke CE-godkendt og den bruger man ikke til tursejlad, men derimod sejler man tæt ved kysterne med jetski. Det er ofte dem folk klager over i forbindelse med støj eller sejlad tæt på badende, desuden er ejerne ofte unge mennesker uden Speedbåd kørekort.

Frygten for vandscooters fri sejlad er måske, at man er bange for at vandscooter-sejlere kommer til at ligge og drøne rundt imellem badegæster. Dette problem opstår ikke, da der er regler for hvor langt fra kysten man må plane. Indenfor denne zone er det max 5 knob. Så det burde ikke være et problem. Hvis der er folk som ikke overholder dette, må man give dem en bøde, som man gør hvis folk kører for stærkt i deres biler.

Vandscootere kan ikke sættes i ved strandkanten, som man måske kunne være bange for. Vandscootere er for tunge 400-600 kg, så man sætter i ved havnene, hvor der er slæbested.

Det er med stor undren at gummibåde, kan sejle hvor de vil. De har samme skrog og fremdrift som en vandscooter og har karakter af en vandscooter, men der laves ikke specielle bekendtgørelser til dette type fartøj.

Hvis vi forstiller os, at min ven og jeg kommer sejlede i en speedbåd og i en vandscooter op gennem Isefjord, min ven kan sejle videre, da han sejler speedbåd, jeg må stoppe og vende om, da jeg sejler vandscooter. Speedbåde og motorbåde må sejle rundt i Natura 2000 områder, men vandscootere må pænt vende om og sejle tilbage ! Hvorfor? Med ander ord for os, der bor ved Isefjorden, skal vi kører vores vandscooter til en havn udenfor Isefjorden, hvis vi ønsker at forlade den. Da det pludselig er "ulovligt" at sejle gennem udmundningen til Kattegat for f.eks. at sejle til Liseleje. Desuden kan vi ikke sejle en tur til Roskilde, da hele Roskilde fjord er forbudt område for os, men ikke for Speedbåde !

I bekendtgørelsen lægger I op til at det er en udvidelse af sejlområdet, men dette her er jo en begrænsning.

Selvom man anvender en Lamborghini, Audi Q7 eller motorcykel anderledes end en Peugeot 206, så forbyder man ikke disse køretøjer på bestemte vejstrækninger.

Man skal have speedbådkørekort for at sejle vandscooter. Se beregning på søfartsstyrelsens hjemmeside, citat: "Er skroglængden under 4 meter og fremdrivningseffekten større en 25 HK, finder bekendtgørelsen ligeledes anvendelse." <http://www.fritidssejler.dk/Uddannelser/Sider/Hvornårkrævesderspeedbådkørekort.aspx>

Når man har bådplads i havnene i Danmark, får man tildelt et nummer og navn, som skal sidde på båden. Det samme kan man indføre når folk køber slæbestedkort. Ved nummer og navn på båden, kan man let administrere, hvis der skulle være ulovligt sejlad og herved udstede bøde. Ligesom man giver folk bøder, som kører for stærk på vejene.

Erhvervsmæssig sejlad er ikke omfattet af denne bekendtgørelse. Ved erhvervsmæssig sejlad forstås, eksempelvis; Roskilde brandvæsen, Amager strandpark (livredder), Politi, Militær og andre erhvervssejlere, som fiskere.

I vores naboland, Tyskland og i andre EU lande må man sejle med vandscootere på lige fod med speedbåde, sådan bør det også være i Danmark.

Jet-Trade sælger Motorbåd/ speedbåd samt Jetbåde hvor motorerne er ens, skroget er forskelligt, men at det skulle være afgørende for om der skal være en særskilt bekendtgørelse, er uforståeligt.

En CE godkendt vandscooter overholder alle krav med hensyn til støj, ellers ville den ikke kunne få et CE-certifikat.

Jeg kan på disse baggrunde ikke bakke op om forslaget. Vandscootere skal have samme vilkår som motorbåde/ Speedbåde, vil man lave en særlov bør denne kun omhandle Jetski og ikke CE godkendte vandscooter. Ellers er der jo intet formål med en CE godkendelse samt Speedbåd kørekort.

Kommentarer til indsendte hørings svar;

Det er vigtigt at pointere, at nogle af udtalelserne i diverse hørings svar ikke er korrekte og er baseret på uvidenhed og de fordomme der eksisterer omkring vandscootere.

Peter Jannerup, Biolog Kalundborg Kommune mener, at bekendtgørelsen ikke lever op til det krævede beskyttelsesniveau. Dette er ikke dokumenteret og at der ikke sættes nogen støjkrav er ukorrekt, da vandscootere skal være CE-godkendt som alle andre både, og dermed lever de op til kravene i direktiv 94/25/EF.

Lars Kronborg Bak, Fredericia kommune foreslår personlig tilladelse hos kommunen, denne diskriminering overfor vandscootere frem for speedbådsejere er helt uforståelig. Igen bliver støj nævnt som et problem, der henvises igen til CE-godkendelsen. Muligheden for at kommunen angiver særlige områder er en diskriminering af vandscootere, man har ikke særlige områder for andre kategori C både.

Claus Nickelsen, Århus kommune, mener ikke at det er hensigtsmæssigt, at kommunerne skal varetage tilsynet vedr. sejlad med vandscootere, da det er Staten som fører tilsyn på søterritoriet. Denne holdning deler jeg også, da Politiet/ Søfartsstyrelsen hidtil har ført kontrol med motorbåde og vandscootere bør det fortsætte sådan. Hermed er Rasmus Kruse Andersens, Landskabsforvalter Odsherred kommune bekymring hvorvidt der er lovhjemmel til at uddelegere opgaven til kommunerne og ikke mindst hvordan ordningen skulle udføres i praksis når søterritoriet ikke er territorielt afgrænset, afklaret.

Århus kommune mener ikke det er klart om føreren skal have speedbådsbevis. Man skal have speedbåds kort ifølge søfartsstyrelsen.

Håber mit høringssvar vil kunne påvirke denne uretfærdige og på mange måder ikke særligt gennemtænket begrænsning af mine muligheder.

Erik Frejdahl
Æblehaven 4
4390 Vipperød

Fra: claus egelborg
Sendt: 25. marts 2011 10:52
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse; "Vesterløkke, Pernille"
Emne: Høringssvar til udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v.

Prioritet: Høj

Høringssvar fra Claus Egelborg vedr. bekendtgørelse om regulering af sejlads med vandscootere.

Det er med stor beklagelse, at jeg erfarer, at Naturstyrelsen igen lægger op til at vandscootere skal have særregler, og dermed ikke kan bruges på lige fod som motorbåde/ speedbåde.

Man skal ikke lave en særskilt bekendtgørelse for vandscootere, de skal høre under det samme reglement, der er for sejlads med motorbåde og brætsejlads. Forslagets § 2 lægger op til at vandscootersejlads altid er forbudt i de internationale naturbeskyttelsesområder, samt vildreservater og fredninger på havet. På kort <http://kort.arealinfo.dk/> er der store områder i Danmark, hvor der ikke må sejles med vandscooter, men der sejles med motorbåde (speedbåde) og brætsejlads disse steder. Der er intet grundlag for at vandscootere er så specielle, at de skal have en særlovgivning i forhold til andre motorbåde. Forskelsbehandlingen er derfor unødigt og diskriminerende.

Der er i alle politikredse regler om sejlads med motorbåde ud fra kysten, hvor der skal holdes en afstand på 150-300 meter, hvis de planer på vandet. Ifølge § 3 er der for vandscootere konsekvent en afstand på 300 meter fra kysten. min holdning er, at vandscootere skal have samme vilkår som motorbåde (speedbåde).

I høringsbrevet hæfter jeg mig også ved sidste linje, citat; "herunder fx. hensyn til støjfølsom rekreativ anvendelse langs kysterne jeg finder det yderst beklageligt, at Miljøministeriet endnu ikke har forstået at moderne vandscootere ikke støjer.

Vandscootere bør blot tilføjes under reglementet for motorbåde, som udarbejdes af politiet, og ikke indskrives i en selvstændig "vandscooterbekendtgørelse", som der er lagt op til nu.

Laura Hay rådmænd for Teknik og Miljø, (V) i Århus har samme opfattelse, citat "at den ulovlige sejlads er reguleret efter Reglement for sejlads med motorbåde og brætsejlads med og uden motorkraft udstedt af Østjyllands Politi" se den fulde artikel: <http://aarhus.lokalavisen.dk/generende-jetski-laura-hay-melder-hus-forbi-/20100805/artikler/708059793/1450>

Bekendtgørelsesforslaget synes at mangle en undersøgelse af hvad en vandscooter er.

Vandscootere er i dag en kategori C båd, (som angiver hvilke bølger båden kan håndtere) ligesom alm. speedbåde og bliver anvendt på lige fod med alm. speedbåde, til tursejlads, trække vandski og vandlegetøj, men vandscootere bruger bare mindre brændstof. Vandscootere bruger ca. 10-15 liter brændstof og en speedbåd ca. 30-60 liter i timen. Vandscootere i dag opfylder miljøkravene til støj og forurening og faktisk støjer vandscootere 10 db mindre end bytrafik. Det er et af de produkter på vandet, der har det laveste støjniveau og benzinförbrug.

Vandscootere er CE-godkendte på lige fod med andre speedbåde (når de bliver købt indenfor Europa's grænser) og opfylder hermed de miljømæssige krav til såvel støj som forurening i henhold til Europa's standarder.

I forhold til mange andre speedbåde/motorbåde er vandscootere meget mere lydsvage (i år 2000 var støjniveauet 71db da dette er 10 år siden er det lavere i dag.) De støjer altså væsentlig mindre end kravene der er i dag for, at den kan blive CE-godkendt. Nogle Sea-Doo's vandscootere har i dag bremses, som gør produktet endnu mere sikker. Vandscootere skal have 90 cm vand under sig (ifølge brugermanualen), dette er det samme som mange andre speedbåde. (hvis ikke man holder denne afstand vand under sig, ødelægges propellen på lige fod med andre speedbåde's propeller. Her kan også nævnes at propellen sidder i en lukket tunnel på vandscooteren, hvorimod på alm. motorbåde sidder skruen udvendigt og stikker ned i vandet og vil forårsage større skade ved eventuelle uheld.) Vandscootere ilter også vandet godt.

Det er netop vigtigt at fastslå, at hvis moderne vandscootere støjer, så var de ikke blevet lovlige ved Højesterets dom den 19. november 2010. Der er strenge regler for fritidsbåde mht. støj og forurening i Direktiv 94/25/EF og disse krav opfylder vandscootere, ellers kunne de ikke blive CE-godkendt.

Der hersker mange fordomme omkring vandscootere og brugerne af vandscootere.

Det er fejlagtigt at tro, at det kun er unge mennesker, som skal ud at spille smart ved kysterne som køber disse produkter. Størstedelen af brugergruppen i dag er imellem 35-60 år, som bare vil nyde en dag på vandet. Prisen i sig selv gør at unge mennesker ikke så let køber en vandscooter. Det er trods alt de færreste unge mennesker som har 100-150.000kr til en båd. De unge mennesker, som har råd til at købe en vandscooter, har dermed også mulighed for at købe en speedbåd, da det er samme prisklasse.

Det er vigtigt at pointere at Jetski og Vandscootere ikke er det samme. De fleste folk tror at det er det samme produkt.

En jetski er ikke CE-godkendt og den bruger man ikke til tursejlad, men derimod sejler man tæt ved kysterne med jetski. Det er ofte dem folk klager over i forbindelse med støj eller sejlad tæt på badende, desuden er ejerne ofte unge mennesker uden Speedbåd kørekort.

Frygten for vandscooters fri sejlad er måske, at man er bange for at vandscooter-sejlere kommer til at ligge og drøne rundt imellem badegæster. Dette problem opstår ikke, da der er regler for hvor langt fra kysten man må plane. Indenfor denne zone er det max 5 knob. Så det burde ikke være et problem. Hvis der er folk som ikke overholder dette, må man give dem en bøde, som man gør hvis folk kører for stærkt i deres biler.

Vandscootere kan ikke sættes i ved strandkanten, som man måske kunne være bange for. Vandscootere er for tunge 400-600 kg, så man sætter i ved havnene, hvor der er slæbested.

Det er med stor undren at gummibåde, kan sejle hvor de vil. De har samme skrog og fremdrift som en vandscooter og har karakter af en vandscooter, men der laves ikke specielle bekendtgørelser til dette type fartøj.

Hvis vi forstiller os, at min ven og jeg kommer sejlede i en speedbåd og i en vandscooter op gennem Isefjord, min ven kan sejle videre, da han sejler speedbåd, jeg må stoppe og vende om, da jeg sejler vandscooter. Speedbåde og motorbåde må sejle rundt i Natura 2000 områder, men vandscootere må pænt vende om og sejle tilbage ! Hvorfor? Med ander ord for os, der bor ved Isefjorden, skal vi kører vores vandscooter til en havn udenfor Isefjorden, hvis vi ønsker at forlade den. Da det pludselig er "ulovligt" at sejle gennem udmundningen til Kattegat for f.eks. at sejle til Liseleje. Desuden kan vi ikke sejle en tur til Roskilde, da hele Roskilde fjord er forbudt område for os, men ikke for Speedbåde !

I bekendtgørelsen lægger I op til at det er en udvidelse af af sejlområdet, men dette her er jo en begrænsning. Selvom man anvender en Lamborghini, Audi Q7 eller motorcykel anderledes end en Peugeot 206, så forbyder man ikke disse køretøjer på bestemte vejstrækninger.

Man skal have speedbåds kørekort for at sejle vandscooter. Se beregning på søfartsstyrelsens hjemmeside, citat; "Er skroglængden under 4 meter og fremdrivningseffekten større en 25 HK, finder bekendtgørelsen ligeledes anvendelse." <http://www.fritidssejler.dk/Uddannelser/Sider/Hvornårkrævederspeedbåds kørekort.aspx>

Når man har bådplads i havnene i Danmark, får man tildelt et nummer og navn, som skal sidde på båden. Det samme kan man indføre når folk køber slæbestedkort. Ved nummer og navn på båden, kan man let administrere, hvis der skulle være ulovligt sejlad og herved udstede bøde. Ligesom man giver folk bøder, som kører for stærk på vejene.

Erhvervsmæssig sejlad er ikke omfattet af denne bekendtgørelse. Ved erhvervsmæssig sejlad forstås, eksempelvis; Roskilde brandvæsen, Amager strandpark (livredder), Politi, Militær og andre erhvervssejlere, som fiskere.

I vores naboland, Tyskland og i andre EU lande må man sejle med vandscootere på lige fod med speedbåde, sådan bør det også være i Danmark.

Jet-Trade sælger Motorbåd/ speedbåd samt Jetbåde hvor motorerne er ens, skroget er forskelligt, men at det skulle være afgørende for om der skal være en særskilt bekendtgørelse, er uforståeligt.

En CE godkendt vandscooter overholder alle krav med hensyn til støj, ellers ville den ikke kunne få et CE-certifikat.

Jeg kan på disse baggrunde ikke bakke op om forslaget. Vandscootere skal have samme vilkår som motorbåde/ Speedbåde, vil man lave en særlov bør denne kun omhandle Jetski og ikke CE godkendte vandscooter. Ellers er der jo intet formål med en CE godkendelse samt Speedbåd kørekort.

Kommentarer til indsendte høringssvar;

Det er vigtigt at pointere, at nogle af udtalelserne i diverse høringssvar ikke er korrekte og er baseret på uvidenhed og de fordomme der eksistere omkring vandscootere.

Peter Jannerup, Biolog Kalundborg Kommune mener, at bekendtgørelsen ikke lever op til det krævede beskyttelsesniveau. Dette er ikke dokumenteret og at der ikke sættes nogen støjkrav er ukorrekt, da vandscootere skal være CE-godkendt som alle andre både, og dermed lever de op til kravene i direktiv 94/25/EF.

Lars Kronborg Bak, Fredericia kommune foreslår personlig tilladelse hos kommunen, denne diskriminering overfor vandscooterejere frem for speedbådsejere er helt uforståelig. Igen bliver støj nævnt som et problem, der henvises igen til CE-godkendelsen. Muligheden for at kommunen angiver særlige områder er en diskriminering af vandscootere, man har ikke særlige områder for andre kategori C både.

Claus Nickelsen, Århus kommune, mener ikke at det er hensigtsmæssigt, at kommunerne skal varetage tilsynet vedr. sejlad med vandscootere, da det er Staten som fører tilsyn på søterritoriet. Denne holdning deler jeg også, da Politiet/ Søfartsstyrelsen hidtil har ført kontrol med motorbåde og vandscootere bør det fortsætte sådan. Hermed er Rasmus Kruse Andersens, Landskabsforvalter Odsherred kommune bekymring hvorvidt der er lovhjælp til at uddelegere opgaven til kommunerne og ikke mindst hvordan ordningen skulle udføres i praksis når søterritoriet ikke er territorielt afgrænset, afklaret.

Århus kommune mener ikke det er klart om føreren skal have speedbådsbevis. Man skal have speedbåds kort ifølge

søfartsstyrelsen.

Håber mit høringssvar vil kunne påvirke denne uretfærdige og på mange måder ikke særligt gennemtænket begrænsning af mine muligheder.

Mvh.
Claus Egelborg
Vestervangen 4
4300 Holbæk



Naturstyrelsen
 Det åbne land og Friluftsliv
 Haraldsgade 53
 2100 København Ø

e-mail: nst@nst.dk, pve@nst.dk

Den 25. februar 2011

Høringsvar til udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v.

Aarhus Kommune har følgende bemærkninger til den foreslåede bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v.:

Århus Kommune har ca. 41 km kystlinje hvoraf 9 km udgøres af havneanlæg og 14 km er udpeget til badeområder, som i sæsonen besøges af mange tusinde borgere og turister. Århus Kommune forudser, at antallet af henvendelser om gener og overtrædelser af den nye bekendtgørelse fremover vil blive meget stort, hvorfor det er vigtigt at kunne føre et effektivt tilsyn i praksis.

Bekendtgørelsen bør derfor indeholde bestemmelser, som gør det muligt at føre det tilsyn som bekendtgørelsen ligger op til, og dermed at bekendtgørelsens § 5 om bødestraf også reelt bliver en mulighed. Det indebærer bedre mulighed for at identificere overtræderen (f.eks. ved krav om synligt registreringsnummer) samt bedre mulighed for at skaffe dokumentation for overtrædelser. Forslag til bekendtgørelse bør derfor ændres, så det i praksis bliver muligt at sikre offentlighedens interesse i, at bekendtgørelsens bestemmelser overholdes.

Det fremgår ikke at sejlads med vandscooter er omfattet af bek. nr. 232 af 22/02/2006 om uddannelseskraft m.v. til førere af visse motordrevne fartøjer med en skroglængde under 15 m (speedbådsfører-bekendtgørelsen). Dette bør tydeligt fremgå af bekendtgørelsen.

Den foreslåede bekendtgørelse omfatter alene ikke-erhvervsmæssig sejlads. Bekendtgørelsen bør som den nuværende omfatte enhver form for vandscootersejlads, da erhvervsmæssig sejlads også kan have negative konsekvenser for strandgæster og natur. Alternativt bør der som mini-

Natur og Miljø
 Teknik og Miljø
 Aarhus Kommune

Vandmiljø og Landbrug
 Valdemarsgade 18
 8000 Aarhus C

Sagsnr.: NM/07/01483-111
 Journalnr.: 01.05.15P21
 Sagsbeh.: Henning Hermansen

Telefon: 8940 2755
 Direkte: 8940 4033
 Telefax: 8940 2768

E-post: vandmiljo@mtm.aarhus.dk
 Direkte: he@aarhus.dk
www.aarhuskommune.dk

mum være en tydelig definition af begrebet ikke-erhvervsmæssig. Omfatter bekendtgørelsen således udlejningsfartøjer, anvendelse af f.eks. skoler og uddannelsesinstitutioner, eventmagere, konsulentfirmaer etc.?

Den foreslåede bekendtgørelse pålægger som den nuværende bekendtgørelse kommunalbestyrelserne at føre tilsyn med bekendtgørelsens overholdelse. Det kommunale tilsyn er efter den nuværende bekendtgørelse hensigtsmæssig, da det er kommunerne der kan meddele tilladelse til sejlads fra et generelt forbud, efter forhandling med Søfartsstyrelsen og bl.a. fiskeriinspektoraterne. Kommunerne kan desuden gøre tilladelserne betinget af registreringsordning og betaling af gebyr. Aarhus Kommune har ikke givet tilladelse til sejlads med vandscootere efter den nuværende bekendtgørelse, hvorfor kommunens behov for tilsyn hidtil har været begrænset.

Det er til gengæld hverken logisk eller hensigtsmæssigt, at kommunerne også fremover skal varetage tilsynet efter den nye bekendtgørelse. På søterritoriet er staten allerede myndighed og fører tilsyn, og staten håndhæver strandbeskyttelseslinjen. Eneste kommunale opgave på søterritoriet er godkendelse af primitive både- og badebroer, der er af træ og har fri vandgennemstrømning under. Selv i disse tilfælde er det staten, der i givet fald skal lave eventuelle påbud. Efter at kommunerne ikke længere skal håndtere meddelelse af tilladelser til sejlads med vandscootere, ses der ikke at være nogen begrundelse for, hvorfor kommunen skal føre tilsyn med forhold på søterritoriet.

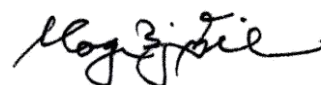
Hertil kommer at de fleste kommuner ikke har anvendelige fartøjer til at føre tilsyn fra vand. Det vil derfor i praksis blive meget vanskeligt at få fat i og efterfølgende identificere de ansvarlige og ikke mindst at fremskaffe den fornødne dokumentation for overtrædelser.

Aarhus Kommune anbefaler derfor, at tilsynet foretages af en statslig myndighed. Der kan tages udgangspunkt i, at føreren ifølge speedbådsfører bekendtgørelsens § 3 under sejladsen skal have det i § 2 krævede bevis hos sig, og på forlangende vise det til politiet eller Søfartsstyrelsen.

Med venlig hilsen



Claus Nickelsen
Forvaltningschef



Mogens Bjørn Nielsen
Afdelingschef



Kerteminde
Kommune

Side 1/3

Miljø- og Kulturforvaltning

Hans Schacksvej 4

5300 Kerteminde

Tlf.: 65 15 14 67

Fax: 65 15 14 99

jhr@kerteminde.dk

www.kerteminde.dk

NOTAT, Udkast til Vandscooterbekendtgørelse

14-03-2011

Naturstyrelsen har den 15. februar 2011 sendt et udkast til en ny bekendtgørelse i høring vedrørende regulering af sejlads med vandscootere mv. Høringen løber frem til 28. marts 2011.

Gældende regler

I de gældende regler er det forbudt at sejle med vandscooter med mindre kommunalbestyrelsen har givet tilladelse til sejladsen. Der er ikke givet tilladelse i Kerteminde Kommune (siden kommunalreformen).

Sagsnr.

2011-371

Tilsynet med overholdelse af bekendtgørelse har været kommunens, men det udførende arbejde til søs har ligget hos politiet, der har kunnet udskrive bøder.

Dokument-id.

2011-4385

Da det overordnet set har været forbudt overalt, har Kerteminde Kommune ikke skiltet eller givet anden information om vandscootere. Vandscootere er dog set i sommerperioden primært ved Kerteminde Havn, Nord- og Sydstranden og Bøgebjerg Strand.

Regler i udkastet

I udkastet bliver sejlads med vandscootere lovlig, undtaget i internationale naturbeskyttelsesområder (Natura 2000-områder), vildtreservater og fredede arealer på søterritoriet. Det sidste har vi ingen af omkring Kerteminde Kommune.

Desuden bliver det forbudt at sejle inden for 300 af kysten, dog må man sætte fartøjet i vandet (hvor der er lovlig adgang hertil eller fra havne). Sejladsen i 300 m zonen skal foregå i en ret vinkel fra kysten og med en maksimal hastighed af 5 knob (9,3 km/t).

Disse bestemmelser fører til det vedhæftede konsekvenskort. De røde og cyane farver viser henholdsvis vildtreservater og Natura 2000-områder. Den mørkegrønne markering er 300 m zonen langs kysten.

På kortet er der desuden markeret steder, hvor vores beredskab i tilfælde af en sag om strandrensning, olieforurening mv., kan sætte både i vandet. Dette er altså steder, hvor vi helt klart vil kunne skilte med reglerne. For punkterne 3, 4, 5, 6 og 10 er det åbenlyst at sejlads er forbudt. For 7 vil man ikke kunne sætte en vandscooter i fra selve Korshavn, men fra kysten vest for havnen, desuden skal der tydeligt skiltes med at der



er steder tæt på, hvor man ikke må sejle (Lillestrand og Fynshoved). Ved 9 kan man sætte vandscooteren i vandet, men må udelukkende sejle mod nord, ud af fjorden. Dette efterlader 1, 2, 8 og 11, hvor man blot skal de 300 m ud (eventuelt gennem havneløbet) for frit at kunne boltre sig.

Der er dog formodentligt flere steder, hvor man kan sætte vandscootere i vandet. Eksempelvis syd for Klinten (mod Nyborg), ved Nord- og Sydstranden, i bunden af Dalby Bugt, et par steder langs Vestsiden af Langø og ved Bregør Fiskerleje (her vil sejladsen dog være ulovlig).

Tilsynet med overholdelse af bekendtgørelsen vil stadig ligge hos kommunalbestyrelsen. Om det udførende arbejde til søs fortsat skal ligge hos politiet er pt. uklart.

Administrative konsekvenser

Som minimum vil de nye regler kræve, at det vedhæftede kort lægges på vores hjemmeside, men da det ikke kan forventes at vandscootersejlere går på kommunens hjemmeside inden de tager på tur, bør der vel også skiltes ved de mest åbenlyse steder, jf. kortet (evt. med lidt flere). Et løst anslået bud på prisen på et skilt i A3-format med stolpe og kortholder lyder på omkring 6.000 kr., altså i alt 90.000 kr, hvis der forventes 15 skilte.

Der er desuden en mere principiel diskussion om skilte langs kysterne. Jeg ser ikke umiddelbart problemer i de egentlige havne, men er der ønskeligt at opsætte flere skilte på mere åbne kyststrækninger, hvor en vej fører tæt forbi, eller der er en mindre P-plads? Hvordan vil Naturstyrelsen forholde sig til op mod 15 ansøgninger om dispensation fra reglerne om strandbeskyttelseslinjen?

Hvem er det reelt som skal håndhæve reglerne? Hidtil har politiet skulle få fat i folk til havs, da det ikke var ulovligt at have en vandscooter på en strand eller en havneslip. Vil dette stadig være nødvendigt, eller kan der udstedes bøder til personer på land, eksempelvis på Bøgebjerg Strand, der er i besiddelse af en våd vandscooter?

Set fra vandscooterførerens side, er der yderligere to problemer, som der også bør tages fat på. For det første er vandscootere typisk ikke udstyret med hastighedsmålere og/eller GPS. Det vil således være særdeles vanskeligt for dem at vide om de er inden for 300 m zonen eller de andre forbudszoner, samt om de overholder de maksimalt tilladte 5 knob i 300 m zonen.

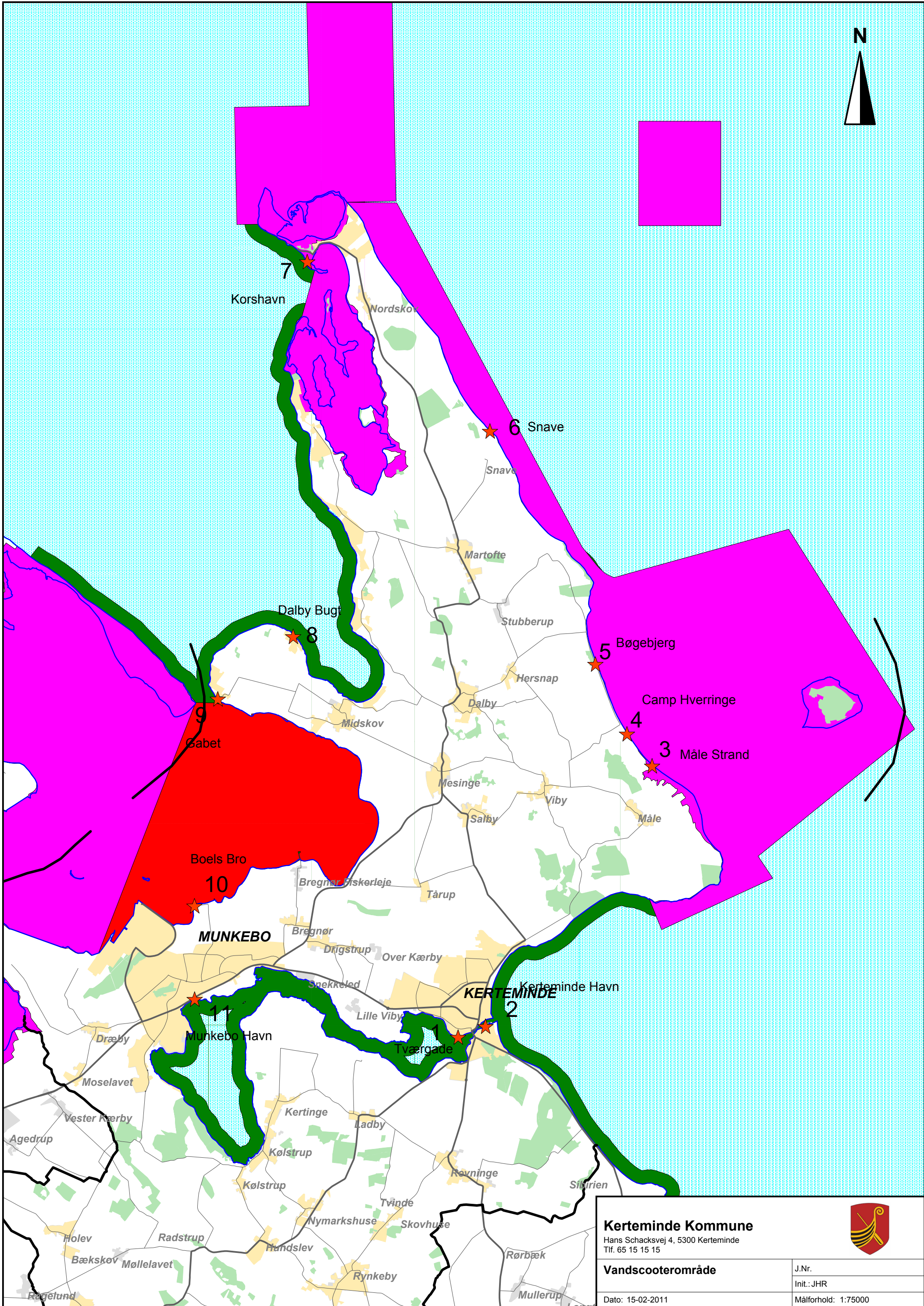
For håndhæveren af reglerne bliver bevisbyrden meget svær at løfte, særligt for hastighedskravet, der kun kan dokumenteres ved radarmåling, datalog fra GPS eller meget præcis videooptagelse med referencepunkter. Men også forbudszonerne bliver umulige at dokumentere, såfremt vi kun ser vandscooterne når de forlader eller kommer ind i eksempelvis havnen. Tilstedeværelse på vandet er en nødvendighed, og det med et fartøj som matcher vandscooterne, altså en anden vandscooter eller en særdeles højt-ydende motorbåd, idet visse af disse fartøjer kan opnå hastigheder på 125 km/t. Kerteminde Kommune råder pt. ikke over et egnet fartøj eller uddannet personale til at føre et sådant. Et hurtigt bud på indkøb af en vandscooter lyder på omkring 175.000 kr., samt uddannelse af føreren.


Såfremt der stadig skal være politiet, der skal håndhæve reglerne til havs, bør Kerteminde Kommune have dokumentation for at de kan udføre opgaven tilfredsstillende. Der er så vidt vides ikke udstedt bøder i farvandet omkring kommunen siden kommunalreformen, på trods af at reglerne hidtil har været særdeles klare.



En stor del af sejlads med vandscootere har desuden ligget uden for normal arbejdstid, i weekender, ferieperioder mv., hvor kommunens administrative personale pt. ikke er i tjeneste. Skal håndhævelsen af reglerne derfor indgå i miljøvagtordningen?

Slutteligt er det Miljø- og Kulturforvaltningens holdning, at det ikke bør være lovligt at sætte en vandscooter i vandet på de udpegede badestrande i badesæsonen, idet hastighedskravet om 5 knob (svarende til 9,3 km/t) er hurtigere end nogen person kan svømme. Risikoen for at ramme en neddykket eller svømmende badegæst er derfor væsentlig, og selvom ansvaret nok påhviler føreren af vandscooteren, kan risikoen minimeres uden væsentlige omkostninger for føreren ved at forbyde dem på badestrandene. I hvert fald i Kerteminde Kommune, hvor der er flere muligheder for at sætte vandscooter i vandet uden for de udpegede badestrande.



<p>Kerteminde Kommune Hans Schacksvej 4, 5300 Kerteminde Tlf. 65 15 15 15</p>		
<p>Vandscooterområde</p>		
<p>Dato: 15-02-2011</p>		
<p>J.Nr.</p>		<p>Init.: JHR</p>
<p>Målforhold: 1:75000</p>		



Naturstyrelsen
Det åbne land og Friluftsliv
Haraldsgade 53
2100 København Ø

Fremsendt pr. e-mail til nst@nst.dk og pve@nst.dk

28. marts 2011

Høringssvar vedrørende ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervmæssig sejlads med vandscootere mv. - J.nr. NST-4100-0000

Danske Tursejlere har modtaget udkastet til ændringen af vandscooterbekendtgørelsen i høring og vi har følgende bemærkninger.

Danske Tursejlere konstaterer, at det som følge af Højesterets dom om sejlads med vandscooter, er nødvendigt at ændre bekendtgørelsen om regulering af ikke-erhvervmæssigt sejlads med vandscootere.

Overordnede bemærkninger

Bekendtgørelsen er udstedt med hjemmel i naturbeskyttelsesloven og forholder sig alene til sejladsens påvirkning af natur og miljø.

Danske Tursejlere anbefaler, **at vandscootere sidestilles med speedbåde** og som sådan omfattes af samme lov- og regelsæt. Efter vor opfattelse, er der ikke umiddelbar forskel på en speedbåd og en vandscooter. Begge fartøjer er planende fartøjer, skal have en passende mængde vand under kølen for at kunne sejle (minimum 60 – 80 cm vand) ligesom begge typer fartøjer kan fremføre op til flere personer.

Herigennem **tilsikres ens regler for sejlads med speedbåde og vandscootere ligesom kravene til uddannelse gøres ens**. Vi tænker her på "Bekendtgørelse om uddannelseskrav m.v. til førere af visse motordrevne fartøjer med en skroglængde under 15 meter (speedbådsfører-bekendtgørelsen)

Samtidig anbefaler Danske Tursejlere, at det sideløbende sikres, at **de enkelte politikredse har hjemmel til at regulere sejlads med planende fartøjer** (speedbåde & vandscootere) ud fra hensynet til den offentlige ro og orden, som det eksempelvis i dag er tilfældet med speedbåde. Kravene varierer fra politikreds til politikreds.

Danske Tursejlere anbefaler dog en generel minimumsafstand på 300 meter fra kysten til det tilladte sejladsområde.

Endvidere anbefaler Danske Tursejlere, **at sejlads med speedbåde og vandscootere omfattes af en lovpligtig ansvarsforsikring**. Dette er ikke et lovkrav i dag og en påsejling af en badegæst eller en dykker med legemsbeskadigelse til følge kan få katastrofale økonomiske konsekvenser for føreren af fartøjet.

Danske Tursejlere frygter, at der som følge af ændringen af bekendtgørelsen vil opstå et marked for at udleje vandscootere for kortere perioder, som det ses ved en lang række strande i udlandet. Et krav om at en fører af en vandscooter skal have speedbåds-certifikat, vil efter vor opfattelse begrænse omfanget af denne type udlejning af vandscootere.



Danske Tursejlere undrer sig også over, at bekendtgørelsen ikke omfatter erhvervmæssig sejlads med vandscooter. Det ses mange steder i udlandet, at man kan købe en tur på en vandscooter med en fører. Denne type udlejning vil ikke blive begrænset af et krav om, at en fører skal have bestået en prøve. Udlejningen falder samtidig uden for denne bekendtgørelse, da den må antages at være af erhvervmæssig karakter. Danske Tursejlere mener, at der bør skabes hjemmel til at regulere antallet af udlejere af vandscootere samt, hvor mange vandscootere der må udlejes et givent sted. Tilsvarende regler for begrænsning af udlejning af kanoer findes for flere af vore åer.

Afslutningsvis forudsættes det, at de omtalte fartøjer alle er CE godkendte.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser såfremt bekendtgørelsen fastholdes

§ 1: Danske Tursejlere forudsætter, at bestemmelsen ikke utilsigtet kommer til at ramme de følge både, der, blandt andet af sikkerhedsmæssige hensyn, anvendes i forbindelse med forskellige former for sejlads i vore sejlklubber.

§ 2: Danske Tursejlere er bekymret for, hvor stort omfanget af sejlads med vandscootere vil blive, og hvordan det vil påvirke de mange rekreative aktiviteter, der foregår på og ud for de danske strande. Danske Tursejlere er dog samtidig optaget af, at de regler, der udstedes, er logiske for brugerne at forstå. Efter vor opfattelse er dette af stor betydning for, i hvor høj grad reglerne overholdes.

Det virker i den sammenhæng ulogisk, at det ikke er tilladt at sejle med vandscooter gennem Storebælt og Lillebælt, hvor sejlads med stort set alle andre former for fartøjer er tilladt (jf. kortbilag til bekendtgørelsen), fartøjer som må antages at være lige så forstyrrende som vandscootere. Mængden af trafik synes ikke at være et holdbart argument, da det er tilladt at sejle gennem Øresund.

Det virker også ulogisk, at det ikke er tilladt at sejle i farvandet mellem Hundested og Rørvig, når for eksempel speedbåde gerne må sejle der, og når det i øvrigt er tilladt at sejle med vandscooter i dele af Isefjorden.

Med venlig hilsen

**Danske Tursejlere
Leif Nielsen
Forretningsfører**

Fra: Jesper
Sendt: 24. marts 2011 08:25
Til: "Vesterløkke, Pernille"; NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Emne: Høringssvar vedr. bekendtgørelse om sejlads med vandscooter.

Høringssvar vedr. bekendtgørelse om sejlads med vandscootere. Høringsfrist den 28. marts.

Jeg kan bestemt ikke bakke op om ny bekendtgørelse vedr. sejlads med vandscootere, da det er et forkert grundlag den bygger på.

1. Vandscooter nu om dage som er CE godkendte bådetype C larmer mindre end speedbåde både med indenbors motorer og også mindre end speedbåde med påhængsmotorer med samme antal KW / hestekræfter.
2. Vandscootere sejler ikke tættere på land end speedbåde, selvom de ingen skrue har under bunden. Vandscooter skal have mindst 1. meter vand under sig for at kan sejle, ellers ødelægger man drevet på dem, da de så vil suge små sten op i drevet.

Så jeg ser det som en hetz mod en bestemt bådtype.

RIB både / Gummibåde de laves da også med jetdrev og der laves da også større kommielle både med jet drev som må sejle frit over alt. Det er korrekt at de første vandscootere der kom til landet for mere end 20 år siden larmede en del, men de er jo væk nu. De vandscootere der er på marked nu og som er **CE godkendt af EU** lever fint op til kravene nu om dage med hensyn til støj og co2 udslip, og lever også fint op til de strenge krav der er i USA for støj og co2.

Så gør vandet frit for alle og alle bådtype, og følg EU reglerne om bådtyper.

Med venlig hilsen

Fiskeskipper af 1. grad
Jesper Støvlbæk
Romerdammen 11, Sillerslev
7990 Øster Assels

Tlf 97764317

Brøndby den 28. marts 2011

Høringssvar vedr.

”Bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere mv.”

Danboat med binavnet Søsportens Brancheforening repræsenterer den overvejende del af de professionelle aktører på det maritime fritidsmarked.

I forbindelse med høringen vedr. ”Bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere mv.” ønsker vi hermed at komme med nedenstående indstilling:

Da vandscootere i dag CE-certificeres som en klasse C-båd som alle andre motorbåde/speedbåde, forekommer det aldeles ubegrundet, at brugen af CE-godkendte vandscootere skal udsættes for en særskilt regulering via en bekendtgørelse fra Miljøministeriet i stedet for at føre vandscootere ind under Politimyndighedens Ordensbekendtgørelse § 14 stk. 2, hvor færdsel med motorbåde og surfere er beskrevet.

Fakta:

Vandscootere er CE-godkendte

Vandscootere overholder m.a.o. præcis de samme krav som motorbåde/speedbåde mht. sikkerhed, støj, forurening mv.

Vandscootere kan kun sejles på samme vanddybder som er nødvendigt for motorbåde/speedbåde, da en jetmotor vil blive ødelagt af at suge bundvegetation og andre urenheder i motoren ved sejlads på lavt vand

Vandscooteres førere skal, præcis som førere af motorbåde/speedbåde, være indehaver af Speedbådkørekort – og altså være uddannet til at færdes på havet

Derfor kan vi hverken se juridiske eller miljømæssige årsager til at gøre forskel på disse typer fartøjer.

Danboat opfordrer til, at der indkaldes til et dialog-møde mellem Naturstyrelsen, Justitsministeriet, Kommunernes Landsforening, Friluftsrådet, Danmarks Idræts-Forbund, Dansk Sejlunion, FLID (Foreningen af lystbådehavne i Danmark), Danboat og andre interessenter, inden bemeldte bekendtgørelse evt. fastlægges, så vi i fællesskab kan arbejde frem mod at etablere læringen om maritimt miljø og korrekt færdsel på vandet for brugerne af vandscootere.

Med venlig hilsen

Knut Iversen,
Sekretariatschef

Fra: RIMECO / Klaus Peter Riggelsen
Sendt: 24. marts 2011 11:43
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse; "Vesterløkke, Pernille"
Emne: Høringssvar vedr. bekendtgørelse om sejlads med vandscootere

Til: Naturstyrelsen
Det åbne land og Friluftsliv
Haraldsgade 53
2100 København Ø
(e-mail nst@nst.dk & pve@nst.dk)

Fra: Klaus Peter Riggelsen
6200 Aabenraa

Aabenraa den 23.03.2011

Vedr.: Høringssvar vedr. bekendtgørelse om sejlads med vandscootere. Høringsfrist den. 28 marts

Jeg er blevet gjort opmærksom på ovenfornævnte høringssvar, hvortil jeg kort ønsker at meddele, at jeg ikke kan bakke op om ny bekendtgørelse vedr. sejlads med vandscootere, eftersom af min vandscooter er en CE-godkendt båd kategori C, således jeg vil kunne sejle samme steder, som alle andre gør i deres respektive motorbåde og motorsejlere.

Hvor er den dybere mening med at der skal være forskel på rettighederne til at sejle speedbåde frem for vandscooter ?.

Det er af min opfattelse at det klart skal pointeres at jetski ikke er det samme som vandscootere, hvorfor man klart bør differensere disse to enheder fra hinanden. En vandscooters anvendelse er i dag klart at sammenligne med en motorbåd/speedbåd. Hvorimod en jetski (stå på) klart er baseret på ren leg og konkurrence anvendelse. Jeg mener man bør se internationalt på dette emne, herunder også forstå at de moderne vandscootere med respektive CE mærkninger i dag bruges som speedbåde, landgangsfartøjer fra større yachts samt som redningsenheder etc.

Ydermere bør man heller ikke sammenligne en nyere vandscooter med de ældre modeller som blev produceret for 10 år eller længere siden, men at man klart skal forholde sig til at de nyere årgange med gældende CE godkendelse ikke af støjende karakter eller forurener mere end en hvilken som helst anden motorbåd gør i dag, hvilket mange fejlagtigt tror.

Jeg er af den overbevisning at vandscootere skal have samme vilkår som motorbåde, da de begge er kategori C både.

Nævnte forbud for at anvende moderne vandscootere med CE godkendelse synes ikke at være helt fair. Man forbyder jo heller ikke motorsejlere frem for sejlåde på havet eller knallerter frem for cykler på landjorden.

Sagen set udefra og med private interesser (ikke kommercielt), synes jeg at kunne fornemme at problemstillingen ikke så meget går på de moderne vandscootere som jo i dag minder uvilkårligt meget om motorbåde både udformningsmæssigt og anvendelsesmæssigt. Men rettere at problemstillingen går på historikken omkring de ulykker og støjgener der må have været forårsaget år tilbage.

Jeg tror at en fremtidig holdbar løsning kunne være, at man skal aflægge en ekstra prøve under speedbådskørekort lovgivningen, såfremt man ønsker at anvende en vandscooter i dansk farvand under de gældende søvejsregler.

Venlig hilsen

Klaus Peter Riggelsen
Lindsnakkevej 3C
DK-6200 Aabenraa
Phone +45 7462 0370
Mobil +45 4011 2882
Mail kpr@rimeco.dk

 Studies show trees live longer when they're not cut down.
Please do not print this email unless you really need to.

Fra: Martin Andersen
Sendt: 24. marts 2011 07:17
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Cc: "Vesterløkke, Pernille"
Emne: Høringssvar vedr. bekendtgørelse om sejlads med vandscootere

Høringssvar vedr. bekendtgørelse om sejlads med vandscootere .
Høringsfrist den. 28 marts

Jeg kan ikke bakke op om ny bekendtgørelse vedr. sejlads med vandscootere. Når en vandscooter er en CE-godkendt kategori C båd, så burde der gælde samme regler som for motorbåde. Jeg kan ikke se, hvorfor der skulle være forskel på rettighederne til at sejle speedbåde frem for vandscooter. For at vandscooteren kunne blive CE godkendt skal den jo leve op til de strænge krav [b.la.](#) at de ikke må støje unødigt. De støjer ikke som mange fejlagtig tror, når den er CE-godkendt. Vandscootere skal have samme vilkår som motorbåde, da de begge er kategori C både.

Venlig hilsen

Martin Diness Andersen
Lille Slemmingevej 33
Dk-4990 Sakskøbing
28347030

Fra: Thomas Pedersen
Sendt: 24. marts 2011 07:09
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Cc: "Vesterløkke, Pernille"
Emne: Høringssvar vedr. bekendtgørelse om sejlads med vandscootere

Jeg kan ikke bakke op om ny bekendtgørelse vedr. sejlads med vandscootere. Min vandscooter er en CE-godkendt kategori C båd, så jeg vil sejle samme steder, som mine venner gør i deres motorbåde. Jeg kan ikke se, hvorfor der skulle være forskel på rettighederne til at sejle speedbåde frem for vandscooter. Man forbyder heller ikke de røde Audi'er frem for de blå Audi'er på vejene. Min vandscooter støjer ikke som mange fejlagtigt tror, når den er CE-godkendt. Vandscootere skal have samme vilkår som motorbåde, da de begge er kategori C både.

Venlig hilsen

Thomas Pedersen

Fra: Henrik gokart
Sendt: 27. marts 2011 19:39
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Cc: "Vesterløkke, Pernille"
Emne: Høringssvar vedr. bekendtgørelse om sejlads med vandscootere .

Naturstyrelsen
Det åbne land og Friluftsliv
Haraldsgade 53
2100 København Ø

*Høringssvar vedr. bekendtgørelse om sejlads med vandscootere .
Høringsfrist den. 28 marts*

Jeg kan ikke bakke op om ny bekendtgørelse vedr. sejlads med vandscootere. Min vandscooter er en CE-godkendt kategori C båd, så jeg vil sejle samme steder, som mine venner gør i deres motorbåde. Jeg kan ikke se, hvorfor der skulle være forskel på rettighederne til at sejle speedbåde frem for vandscooter. Man forbyder heller ikke de røde Audi'er frem for de blå Audi'er på vejene. Min vandscooter støjer ikke så meget, som mange fejlagtig tror, når den er CE-godkendt. Ældre motorbåde laver mere støj end min vandscooter, så derfor, hvis CE godkendte vandscootere kun henvises til bestemte områder, så skal motorbåde som støjer også.

Vandscootere skal have samme vilkår som motorbåde, da de begge er kategori C både iflg. EU's regler

Venlig hilsen

Henrik Gottfredsen
Grænge Skovvej 138
4891 Toreby L.
Mobil 2396 2040

Fra: PeteRepeate
Sendt: 26. marts 2011 09:19
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Cc: "Vesterløkke, Pernille"
Emne: Høringssvar vedr. bekendtgørelse om sejlads med vandscootere .

Til Naturstyrelsen

Jeg kan ikke bakke op om en evt. restriktiv bekendtgørelse vedr. sejlads med vandscootere. Min vandscooter er en CE-godkendt kategori C båd, så jeg vil sejle samme steder, som mine venner gør i deres motorbåde. Jeg kan ikke se, hvorfor der skulle være forskel på rettighederne til at sejle speedbåde frem for vandscooter. Min vandscooter støjer ikke som mange fejlagtigt tror, når den er CE-godkendt. Vandscootere skal have samme vilkår som motorbåde, da de begge er kategori C både.

Jeg har i mange år sejlet både kapsejlads, tursejlads, motor- og speedbådssejlads med stor fornøjelse. Nu har jeg anskaffet mig en CE-godkendt vandscooter, som larmer og forurener helt væsentligt meget mindre end min motor- og speedbåd. Jeg er en voksen mand på 47 år og min kone og jeg ønsker at kunne sejle på vores vandscooter på nøjagtigt samme vilkår som med vor båd, med de helt fornuftige indskrænkninger der naturligvis skal gælde for ALLE i kystnære områder og naturbeskyttede zoner. Jeg ser intet som helst logisk grundlag for, (heller ikke støj eller forurening), som skulle retfærdiggøre restriktioner for CE-godkendte vandcooterers adgang til farvende på lige fod med alle andre CE-mærkede både.

Venlig hilsen

*Peter Handberg
Baunevej 9F
7000 Fredericia*

Fra: Dansk Skilte Inventar A/S - Ib Christiansen
Sendt: 28. marts 2011 10:33
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Cc: "Vesterløkke, Pernille"
Emne: Høringssvar vedr. bekendtgørelse om sejlads med vandscootere .

Jeg kan ikke bakke op om ny bekendtgørelse vedr. sejlads med vandscootere. Min vandscooter er en CE-godkendt kategori C båd, så jeg vil sejle samme steder, som mine venner gør i deres motorbåde. Jeg kan ikke se, hvorfor der skulle være forskel på rettighederne til at sejle speedbåde frem for vandscooter. Man forbyder heller ikke de røde Audi'er frem for de blå Audi'er på vejene. Min vandscooter støjer ikke som mange fejlagtig tror, når den er CE-godkendt. Vandscootere skal have samme vilkår som motorbåde, da de begge er kategori C både.

Venlig hilsen

*Ib Christiansen
Vestergade 59
6500 Vojens*

Fra:
Sendt: 24. marts 2011 13:37
Til: "Vesterløkke, Pernille"
Emne: Høringssvar vedr. bekendtgørelse om sejlads med vandscootere .

Høringssvar vedr. bekendtgørelse om sejlads med vandscootere .
Høringsfrist den. 28 marts

Jeg kan og vil ikke bakke op om ny bekendtgørelse vedr. sejlads med vandscootere. Hvis vandscooteren er en CE-godkendt kategori C båd, så må den vel sejle samme steder, som alle andre kategori c både gør. Jeg kan ikke se, hvorfor der skulle være forskel på rettighederne til at sejle speedbåde frem for vandscooter. Man forbyder heller ikke de røde Audi'er frem for de blå Audi'er på vejene. Min vandscooter støjer ikke som mange fejlagtig tror, når den er CE-godkendt. Vandscootere skal have samme vilkår som motorbåde, da de begge er kategori C både.

Brug hellere tiden på at forbyde knallerter da de støjer og forurener mere end vandscootere - og der er statistisk set flere uheld hvor en knallert/scooter er indblandet end der er med vandscootere.

Hvad med at få lavet et specielt speedbådsrekord til folk med vandscooter ?

Venlig hilsen

Christian Møller Laustsen
Dansk Vandsport

Fra: Niels H. Andersen
Sendt: 24. marts 2011 12:44
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Cc: "Vesterløkke, Pernille"
Emne: Høringssvar vedr. bekendtgørelse om sejlads med vandscootere

Naturstyrelsen
Det åbne land og Friluftsliv
Haraldsgade 53
2100 København Ø

Jeg kan ikke bakke op om ny bekendtgørelse vedr. sejlads med vandscootere. Min vandscooter er en CE-godkendt kategori C båd, så jeg vil sejle samme steder, som mine venner gør i deres motorbåde. Jeg kan ikke se, hvorfor der skulle være forskel på rettighederne til at sejle speedbåde frem for vandscooter. Man forbyder heller ikke de røde Audi'er frem for de blå Audi'er på vejene. Min vandscooter støjer ikke som mange fejlagtig tror, når den er CE-godkendt. Vandscootere skal have samme vilkår som motorbåde, da de begge er kategori C både.

Jeg håber denne indsigelse vil blive taget seriøst, i stedet for at køre generel hetz mod vandscootere, som faktisk er væsentlig mere miljøvenlig end mange små og store både.

Vi er mange der bruger vandscootere fornuftigt, og overholder både skrev og uskrevne regler, venligst lyt til os.

Med venlig hilsen/best regards

Niels Hjuler Andersen
Stumpedyssevej 8
2970 Hørsholm
[Tel:2424 1919](tel:24241919)

Fra: Bent Jensen
Sendt: 27. marts 2011 01:09
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Cc: "Vesterløkke, Pernille"
Emne: Høringssvar vedr. bekendtgørelse om sejlads med vandscootere

Høringssvar vedr. bekendtgørelse om sejlads med vandscootere .
Høringsfrist den. 28 marts

Det er mig nødvendigt at tilkendegøre at undertegnede på det kraftigste ikke kan bakke om en ny bekendtgørelse omhandlende sejlads med vandscootere.

Jeg finder det dybt frustrerende og direkte forkert at Jeg ikke skulle kunne sejle ganske samme steder med min, og bemærk CE-godkendte vandscooter(kat. C) som alle vore andre sejlystne der blot gør det i en speedbåd. Det ville jo svare til at nægte tre-hjulede cykler at benytte samme cykelstier som de to-hjulede.

En vandscooter er ej mere støjende eller naturforstyrrende end en speedbåd og/eller motorbåde. En vandscooter er faktisk langt mindre larmende og forurenende end mange af de typer både der ses i de danske farvande.

For at vende tilbage til CE mærkningen, vil jeg da ydermere påpege at denne jo ikke blot er en eller anden mærkat der trækkes i en automat, men dog en streng og ganske klar kvalitets mærkning der kræver at et hav af krav bliver overholdet for at kunne udstedes.

--

Best Regards / Med venlig hilsen

Bent Nordahl Jensen
Nyråd hovedgade 28
4760 Vordingborg
tlf: 31323320



Kolding
Kommune

**By- og
Udviklingsforvaltningen**

Natur og Vand

Nytorv 11
6000 Kolding
Telefon 75 50 15 00
Telefax 79 79 13 70
EAN 5798005310457
E-mail
byogudvikling@kolding.dk
www.kolding.dk

Dato 14. marts 2011
Sagsnr. 11/4491
Løbenr. 40802/11
Sagsbehandler
Lotte Madsen
Direkte telefon 79 79 74 34
E-mail LLMA@KOLDING.DK

Til Naturstyrelsen,
Det åbne land og Friluftsliv,
Haraldsgade 53, 2100 København Ø

pr. e-mail til nst@nst.dk med kopi til pve@nst.dk.

Hørings svar, "Vandscooterbekendtgørelsen"

Hermed Kolding Kommunes høringssvar.

Generelt

Kolding Kommune er bekymret for den ekstra støj, der vil kunne blive tilført kysterne med nuværende ordlyd i bekendtgørelsen. Særligt tænkes på bade-strandenes rekreative brug i sommerperioden og sommerhusområder. Desuden rettes en særlig bekymring på, hvilke gener en evt. etableret scooterudlejning på stranden måtte have. Med den nuværende ordlyd i bekendtgørelsen, er der ikke mulighed for at regulere brugen af vandscootere i særligt støjfølsomme områder.

Kolding Kommune har undersøgt, om det er muligt gennem anden lovgivning, administreret af kommunerne, at udpege bestemte områder og strande til at være friholdt fra vandscootere. Der kunne f.eks være tale om "blå flag strande", hvor der gøres en ekstra indsats for en tryk og god oplevelse eller bynære strande med et stort antal besøgende. Det synes dog ikke muligt at regulere ved anden lovgivning kommunerne administrerer.

Vi har ligeledes kontaktet politiet for at undersøge, om der i "Ordensbekendtgørelsen", og vedtægter med hjemmel heri, er hjemmel til at udpege særlige områder eller strande til at være friholdt fra scootere. Denne hjemmel synes dog heller ikke at findes, med mindre det kommer til at fremgår af "Vandscooterbekendtgørelsen".

Vi vil derfor opfordre til, at der i bekendtgørelsen tilføjes en hjemmel, der sikrer, at kommunerne kan udpege særlige områder eller strande, hvorfra færdsel med vandscootere ikke må foregå fra. Samt, at det sikres, at der er hjemmel til at forhindre udlejning af scootere fra udvalgte, særligt støjfølsomme områder, f.eks sommerhusområder.

Vedr. § 1:

1. Kolding Kommune opfordrer til, at det fremgår tydeligt af bekendtgørelsen, at jetski ikke er omfattet.



Kolding
Kommune

2. Det fremgår af overskriften samt første sætning i § 1, at bekendtgørelsen gælder ikke-erhvervsmæssig sejlads. Naturstyrelsens Pernille Vesterlykke har dog telefonisk oplyst, at udlejning af vandscootere er omfattet af bekendtgørelsen. Kolding Kommune er bekymret for, om udlejere af vandscootere ikke betragter sig som omfattet af bekendtgørelsen, og opfordrer til, at det specifikt fremgår af bekendtgørelsen, at vandscootere, der udlejes, ligeledes er omfattet af bekendtgørelsen, ligesom udlejer selv er omfattet (da han jo med rette kan opfatte sin udlejningsvirksomhed som et erhverv, der ikke er medtaget i bekendtgørelsen).

Vedr. § 3 sidste sætning:

Sætningen er uklart formuleret. Den kan f.eks. formuleres: "Sejlads skal inden for 300 m. fra kystlinjen foregå vinkelret på kystlinjen med max. hastighed på 5 knob".

Venlig hilsen

Lotte Madsen
cand. scient. biolog



Naturstyrelsen
 Det åbne land og Friluftsliv
 Haraldsgade 53
 2100 København Ø
 E-mail: nst@nst.dk med kopi til pve@nst.dk

Brøndby den 28/3 2011

Vedr. Høring af udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v.

Dansk Sejlunion har følgende kommentarer til udkast til ændring af bekendtgørelse om sejlads med vandscootere.

Det er Dansk Sejlunions overbevisning, at nutidens vandscootere er at sammenligne med motor-/speedbåde og derfor også bør reguleres som sådan.

I forhold til motoremissioner i form af bl.a. støj og forurening er kravene nøjagtigt de samme til vandscootere som til motor-/speedbåde. Det følger således af Bekendtgørelse nr 1535 af 22/12/2004 om regulering af støj og luftemission fra fritidsfartøjer, at der f.eks. ikke er nogen forskel på, hvor meget en vandscooter og en motor-/speedbåd må larme.

Støjgrænsen er på op til 75db, hvilket er ganske beskedent. Dansk Sejlunion kan derfor ikke se, at sejlads med vandscootere kan give anledning til gener i forhold til støjfølsom rekreativ anvendelse m.m.

Derimod kan støjen fra ikke CE godkendte vandscootere, de såkaldte jet-ski, være betragtelig. Men disse vandscootere/jetski er os bekendt ophørt til fritidsbrug udover konkurrence på lukkede baner.

Vandscootere er endvidere kategoriseret som en klasse C båd på linje med motor-/speedbåde og der kræves speedbådsførerbevis samt en alder på min. 16 år for at sejle dem.

I forhold til ovenstående er det derfor svært at forstå, hvorfor vandscootere ikke må sejle i samme farvande som motor-/speedbåde, da der miljø- og støjmessigt ikke er nogen forskel.

I visse tilfælde vil vandscootere i vandsportsmæssige sammenhænge endvidere være at foretrække som f.eks. følgebåde frem for gummibåde, da de brændstoføkonomisk og arbejdsmiljømessigt kan vise sig mere attraktive.

Omfattede fartøjer

Dansk Sejlunion forudsætter, at bestemmelsen i § 1 vedr. ”andre motordrevne sportsfartøjer af tilsvarende karakter”, ikke utilsigtet kommer til at ramme de typer af følgebåde, hvor man står / sidder på fartøjet.

Tilsyn og forholdet til ordensbekendtgørelsen

Jf. udkastets § 4 lægges der op til, at kommunalbestyrelsen skal føre tilsyn med bekendtgørelsens overholdelse. Dansk Sejlunion vil imidlertid anbefale, at det præciseres, at tilsynet udføres af politiet.

I forhold til ordensbekendtgørelsen ser vi det derfor som en naturlig ting, at vandscootere jf. ovenstående betragtes som motorbåde og dermed hidrører under de beføjelser politiet har i relation til at opsætte og sikre overholdelse af lokale vedtægter/reglementer.

Vi mener derfor, at en generel forbudszone på 300 meter langs alle kyster bør erstattes af de bestemmelser de enkelte politikredse opsætter på udvalgte kyststrækning for at sikre hensynet til de badende. I visse tilfælde som f.eks. i Midt- og Vestsjællands politi er grænsen for, hvor planende sejlads med motorbåde må finde sted således kun 200 meter fra kysten.

Dialog om det videre forløb

Dansk Sejlunion foreslår, at Naturstyrelsen inviterer til drøftelser med alle interessenter herunder Justitsministeriets Politiafdeling i forbindelse med det videre arbejde for at sikre vidensdeling og i sidste ende regler, som afspejler faktuelle forhold knyttet til sejlads med vandscootere.

Med venlig hilsen

Dansk Sejlunion

Steen Wintlev-Jensen

Tlf. 43 26 21 80

Mob. 40 46 88 25

FL √ D

Foreningen af Lystbådehavne I Danmark

Naturstyrelsen
Det åbne land og Friluftsliv
Haraldsgade 53
2100 København Ø
E-mail: nst@nst.dk kopi til pve@nst.dk

Den 28. marts 2011

Høringssvar vedr. udkast til:

"Bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v."

Foreningen af Lystbådehavne I Danmark (FLID), har som interesseorganisation for de danske lystbådehavne følgende bemærkninger til udkast til ændring af bekendtgørelse om sejlads med vandscootere.

Vedr. lystbådehavnes individuelle ordensreglement kontra udkast til ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere

Havnenes vigtigste interesser er knyttet til forhold der vedrører søsætning af vandscootere via havnens beddingsanlæg og ramper.

Vandscooterbekendtgørelsens § 3 nævner således havne som et sted, hvorfra vandscootere umiddelbart lovligt kan søsættes.

I visse tilfælde kan det imidlertid vise sig nødvendigt, at lystbådehavne kan opnå eller opretholde et forbud mod søsætning af vandscootere fra havnen. Det kunne f.eks. være tilfældet, hvis havnen befinder sig i et område, hvor vandscootersejlads ikke er tilladt eller hvis andre forhold taler herfor.

FLID er af den opfattelse, at lystbådehavnenes individuelle ordensreglement vil være overordnet i forhold til vandscooterbekendtgørelsen, når det handler om lovlig søsætning af vandscootere i / fra havne.

Men vi ønsker, at det tydeliggøres i bekendtgørelsen. Vi vil derfor bede om, at ordlyden i § 3 justeres til følgende:

".....Her er det dog tilladt at sætte fartøjet i vandet fra kysten eller havne, hvis der er lovlig adgang hertil".

Vandscootersejlads i og omkring havne

Vandscootere er i dag CE-certificerede som klasse C-både på linje med motor- og speedbåde. De er dermed underlagt de samme krav til støj og forurening, hvorfor de også i vandscooterbekendtgørelsen, bør reguleres på lige fod med motor- og speedbåde.

Endvidere kræves der i dag speedbåds-kørekort for at føre en vandscooter.

FLID har derfor generelt ikke betænkeligheder ved, at vandscootere søsættes fra havnene så længe de lokale regler for sejlads i havneområdet overholdes.

I det mange – især større havne – strækker sig flere hundrede meter ud fra kysten vil det dog i visse tilfælde være ønskeligt, om reglerne af sikkerhedsmæssige grunde, kunne sikre en friholdelse af sejlads med vandscootere såvel som motor- og speedbåde, i havnenes indsejlingsområder.

FLID forventer, at tilsynet med bekendtgørelsens overholdelse jf. § 4 overlades til politiet.

FLID deltager meget gerne i de videre drøftelser og opfordrer Naturstyrelsen til at sikre dialog med relevante interessenter, inden ordlyden i den endelige bekendtgørelse fastlægges.

Med venlig hilsen
Foreningen af Lystbådehavne I Danmark

Jesper Højenvang

Fra: Jakob Christian Lausen
Sendt: 15. marts 2011 15:57
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse; "Vesterløkke, Pernille"
Cc: Rikke Voss Hvelplund
Emne: Høringssvar vedr. ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere mv.

Til rette vedkommende.

Hermed Halsnæs Kommunes høringssvar vedr.

”Ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere mv.”

Halsnæs Kommune forudser, i lighed med nabokommunen Gribskov Kommune, at lempelserne af gældende bekendtgørelse vil medføre øgede gener for kommunens beboere langs kysten.

Nordkysten og dele af Roskilde Fjords kyststrækning er udlagt som badevand og tiltrækker såvel borgere som turister til området. Kommunen forudser, at den nye bekendtgørelse vil øge konflikterne omkring benyttelsen af stranden/kysten og øge risikoen for badeulykker.

Det er kommunens vurdering, at der indenfor rammerne af kommunens nuværende budget, ikke er ressourcer og kompetencer til at håndhæve den nye bekendtgørelse. Det være sig både tid til tilsynsopgaven, indkøb af materiel og uddannelse som følge af et øget tilsyn på strand/hav.

Halsnæs Kommune anbefaler, at staten istedet foretager en udpegning af områder, hvor sejlads med vandscootere m.v. vil kunne tillades uden at vandscooteraktiviteten medfører miljømæssige gener eller risiko for de badende.



Venlig hilsen

Jakob Lausen
Fagkoordinator for Natur



Halsnæs Kommune

Rådhuspladsen 1 | 3300 Frederiksværk

Direkte 4778 4491 | Fax 4778 4090

jacl@halsnaes.dk

www.halsnaes.dk

Officiel e-mail (understøtter digital signatur):

mail@halsnaes.dk

Natur og Udvikling

Hvis du har modtaget denne mail ved en fejl, vil jeg gerne have, at du informerer mig og sletter den.

Fra: Frederik Barfoed
Sendt: 24. marts 2011 16:21
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse; "Vesterløkke, Pernille"
Emne: Høringssvar vedrørende bekendtgørelse om sejlads med vandscootere.

Naturstyrelsen
Det åbne land og friluftsliv
Haraldsgade 53
2100 København Ø

Jeg har på naturstyrelsens hjemmeside noteret mig, at man ønsker en ny bekendtgørelse omkring sejlads med vandscootere.

Jeg er den heldige jer af en lovlig CE godkendt kategori C båd, der opfylder alle lovens betingelser – jeg finder det yderst urimeligt at jeg ikke må bruge den i samme farvand som mine øvrige både, og kan ikke acceptere, der skal gøres forskel på mine fartøjer. INGEN af mine naboer klager over larm eller støj, da de har andre motorbåde som endda støjer mere og så længe man sejler pænt, har folk ingen problemer med dette.

Der må IKKE være forskel på speedbåde frem for vandscootere så længe de på alle måder er lovlige og godkendte og sejles af personer med tilladelse til dette.

Jeg må derfor på det kraftigste opfordre til at ALLE kategori C både behandles ens og jeg vil opfordre til, at man denne gang laver et gennemarbejdet regelsæt så vi sparer omkostninger på dyre retssager og uvished for alle implicerede parter.

Jeg håber at min protest vil blive taget alvorligt og ser frem til at modtage en bekræftelse, at denne mail er modtaget.

På forhånd tak!

Med venlig hilsen



BARFOED GROUP A/S



Boligpræsentation

Frederik Barfoed
Koncerndirektør

Tlf.: 70 20 15 45 - Fax 70 20 17 45

Fra: Kurt Egebro
Sendt: 28. marts 2011 22:29
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Cc: "Vesterløkke, Pernille"
Emne: høringssvar

Høringssvar vedr. bekendtgørelse om sejlads med vandscootere .
Høringsfrist den. 28 marts

Jeg kan ikke vedgå naturfredningsstyrelse forsøg på at diskriminere vandscooterer. Der er intet belæg for at de ikke må sejle hvor andre motorbådsfartøjer må sejle. Hvis det er støjen man går efter, har man ikke sat sig nok ind i, eller aldrig set, hørt og selv sejlet med vandscooter. Hvis man gjorde sig den ulejlighed at prøve en vil man finde ud af at de larmer/støjer ikke mere end andre motorbåde. Tvært imod. Kunne det tænkes at enten forveksler man dem med en jetski, som larmer vildt meget, eller det bare for en hver pris skal være ulovligt. Svarer til at man forbyder motorcykler på vejene. Måske man skulle koncentrere sig om støj niveauet fra den ny lillebæltsbro, den genere ca 5000 mennesker dagligt.

Inden i traffer en afgørelse burde i nok sætte jer ind i forskellen mellem jetski og vandscooter.

Med venlig hilsen
Kurt Egebro

Miljøministeriet
Naturstyrelsen

KL's høringssvar til udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v.

Overordnet set er der to stærkt problematiske forhold ved bekendtgørelsen: Manglende helhedshensyn i udpegning og et delt og usynkroniseret myndighedsansvar.

KL vil derfor kraftigt opfordre Miljøministeriet til at gå i dialog med henblik på at finde en alternativ måde at håndtere ønsket om flere sejladsområder – samtidig med at tilsynet reelt kan håndhæves.

Bekendtgørelsen vil i øvrigt qua støjgener medføre betydelige gener for store dele af befolkningen, ligesom der ikke er taget hensyn til sikkerhedsrisici for badende langs kysterne.

§ 2: Manglende helhedshensyn i udpegningen

Med den nuværende bekendtgørelse er det kommunerne, der afgør hvor sejlads med vandscootere m.v. skal være tilladt.

Med forslaget til ny bekendtgørelse er det staten, der fastsætter, at det generelt skal være tilladt alle steder – på når i givne områder primært aht. naturbeskyttelse.

- Den nationale prioritering af, hvor sejladsen kunne være hensigtsmæssig ift. bl.a. byområder, sommerhusområder, turisme, friluftsliv m.m. er dermed ikke foretaget.
- Den lokale prioritering af, hvor sejladsen kunne være hensigtsmæssig ift. bl.a. byområder, sommerhusområder, turisme, friluftsliv m.m. er ganske enkelt ikke mulig.

Den 22. marts 2011

Jnr 10.05.10 K04
Sagsid 000228131

Ref TRR
trr@kl.dk
Dir 3370 3803

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

Tlf 3370 3370
Fax 3370 3371

www.kl.dk

1/5

§ 4: Delt og usynkroniseret myndighedsansvar

Med den nuværende bekendtgørelse er det den samme myndighed, der udpeger områder til sejlads og fører tilsyn med sejladsen.

Med forslaget til ny bekendtgørelse er det staten, der både udpeger områder hvor sejlads er tilladt og ikke er tilladt. Imidlertid er det fortsat kommunen, der skal føre tilsyn med sejladsen. Det er meget u hensigtsmæssigt – og flugter ikke kommunalreformen hensigt på planområdet.

Såfremt kommunerne ikke længere skal håndtere meddelelse af tilladelser til sejlads med vandscootere, ses der ikke at være nogen begrundelse for, at kommunen skal føre tilsyn med forhold på søterritoriet. Især fordi staten allerede er tilsynsmyndighed på søterritoriet.

- Enten må staten lade kommunerne udpege områder til sejlads – eller også må staten føre tilsynet med sejladsen.
- Såfremt staten vælger det sidste vil det være naturligt at henlægge tilsynet med vandscootere til politiet, som i forvejen fører tilsyn med speedbåde.

Uddybende kommentarer

Ovenstående problematikker uddybes i det efterfølgende.

Alternativ udpegning

Kommunen kunne fortsat selv udpege områder til sejlads efter givne retningslinjer – eller områder hvor sejlads ikke er tilladt. Der kunne fx være hjemmel til at

- Sikre at udvalgte, særligt støjfølsomme områder blev friholdt for sejlads
- Sikre adgangssteder til vandscootere
- Sikre zoneret anvendelse af vandscootersejlads.

Dermed var der også mulighed for at friholde nogle områder ud fra planlægnings- og/eller naturmæssige og rekreative interesser, der ikke er omfattet af § 2. Det ville være i vandscooterejernes og -udlejernes interesse at blive henvist til både adgangsveje og områder – så de ikke bliver forulempet af øvrige borgere disse steder.

Tilsyn

Staten er myndighed for anden lovgivning på søterritoriet, og det vil derfor være naturligt at dette også gælder tilsyn med overholdelse af den nævnte bekendtgørelse. I den første bekendtgørelse om vandscootere var tilsynet placeret hos politiet. Tilsynet med overholdelse af bekendtgørelse har været

kommunens, men det udførende arbejde til søs har ligget hos politiet, der har kunnet udskrive bøder.

Tilsynet skal primært foregå i weekender i sommerperioden. Eventuelle overtrædere skal pågribes på vandet, hvilket forudsætter hurtig adgang til et hurtigtgående fartøj. Alternativt venter man til overtræderen går i land. I begge tilfælde skal der afkræves personlig legitimation med henblik på eventuel retsforfølgelse, hvilket reelt er en politi-opgave.

Dertil kommer, at der ikke ses at være hjemmel for kommunerne til på søterritoriet at standse, kræve identifikation og eventuelt tilbageholde førere af vandscootere. Det bør derfor sikres, at tilsynsmyndigheden har hjemmel til at føre et nemt og smidigt tilsyn og en enkel sagsbehandling.

- Det er således ikke hensigtsmæssigt, at kommunerne skal føre tilsyn med reglerne i udkastet – hverken ift. opgavens karakter eller eksisterende lovhjemler.

Praktiske problemstillinger

Bekendtgørelsen indeholder også en del problemer af praktisk karakter. F.eks. vil det være vanskeligt for tilsynsmyndigheden at fastslå, om sejlads i et område begrænset af forbudsområderne foregår i henhold til bekendtgørelsens bestemmelser.

Der er tale om tilsyn med vandscootere, der kan opnå en fart på op til ca. 50 knob eller ca. 90 km/t. Et tilsyn med om en given sejlads foregår på ”lovligt vand” skal således tids -og positionsbestemme en vandscooters sejlads. Dette vil forudsætte anvendelse af specielt elektronisk udstyr, samt et hurtigtgående fartøj, der kan indhente en kraftig vandscooter. Det skal i den forbindelse erindres, at vandscootere ikke på afstand kan identificeres.

For håndhæveren af reglerne bliver bevisbyrden meget svær at løfte, særligt vedr. hastighedskravet, der kun kan dokumenteres ved radarmåling, datalog fra GPS eller meget præcis videooptagelse med referencepunkter. Men også forbudszonerne bliver særdeles vanskelige at dokumentere, såfremt man kun ser vandscooterne, når de forlader eller kommer ind i eksempelvis havnen.

- Bekendtgørelsens bestemmelser om såvel tilladelse til som forbud mod sejlads gør det særdeles vanskeligt at håndhæve tilsynet – uanset hvem der har tilsynet.

Tilstedeværelse på vandet er en nødvendighed, og det med et fartøj som matcher vandscooterne, altså en anden vandscooter eller en særdeles

højtydende motorbåd, idet visse af disse fartøjer kan opnå hastigheder på 125 km/t.

- Der er næppe kommuner, der råder over egnede fartøjer eller uddannet personale til at føre et sådant. Og i praksis vil klager udenfor den almindelige arbejdstid ske til politiet.

Set fra vandscooterførerens side, er der yderligere to problemer, som der også bør tages fat på. For det første er vandscootere typisk ikke udstyret med hastighedsmåler og/eller GPS. Det vil således være særdeles vanskeligt for dem at vide, om de er inden for 300 m zonen eller de andre forbudszoner, samt om de overholder de maksimalt tilladte 5 knob i 300 m zonen.

- Hvis bekendtgørelsen ikke ændres synes eneste mulighed at kræve at alle vandscootere er udstyret med hastighedsmåler kombineret med en GPS-logger, så tilsynsmyndigheden efterfølgende kan efterkontrollere sejladsrute og hastighed.

Under alle omstændigheder bør bekendtgørelsen derfor udformes således, at tilsynsmyndighedens arbejde med at sikre bekendtgørelsens efterlevelse så simpelt og så lidt ressourcekrævende som muligt.

- Dette må naturligt medføre at tilsynet med vandscootere i bekendtgørelsen henlægges til politiet, som i forvejen fører tilsyn med speedbåde.

Øvrige opmærksomhedspunkter

Det virker ikke som om, at der i bekendtgørelsen er medtaget overvejelser om støjgener for fastboende, sommerhusejere, turister m.m. Især hvorvidt vandscooterne (når der er flere sammen) kan overholde de støjgrænser, der ellers gælder for støjfølsomme områder som sommerhusområder, badeområder og lign.

Det bør ikke være lovligt at sætte en vandscooter i vandet på de udpegede badestrande i badesæsonen, idet hastighedskravet om 5 knob (svarende til 9,3 km/t) er væsentligt hurtigere end nogen person kan svømme. Risikoen for at ramme en neddykket eller svømmende badegæst er derfor væsentlig, og selvom ansvaret nok påhviler føreren af vandscooteren, bør lovgiver minimere risikoen.

Spørgsmålet er også, om hensynet til naturbeskyttelse er varetaget tilstrækkeligt gennem de generelle statslige regler. Flere kommuner peger på, at støjen og færdslen har betydelige påvirkninger ind i Natura-2000-

områderne, hvilket vil være i modstrid med EU-direktiver. Altså også hvis der sejles i umiddelbar nærhed af Natura 2000-områder. Har man fx fra statslig side vurderet konsekvenserne for marsvin og rastende fugle?

Det bør i øvrigt fremgå tydeligt af bekendtgørelsen, at jetski ikke er omfattet.

Økonomi

Såfremt kommunerne skal føre tilsyn med bekendtgørelsens overholdelse vil det således kræve ganske betydelige investeringer i kommunerne for at kunne leve op til bekendtgørelsens tilsynskrav. En vedtagelse af bekendtgørelsen i den foreliggende udformning vil derfor forudsætte, at kommunerne tilføres betydelige ressourcer til varetagelse af tilsynsopgaven. Det kan blive omkostningstungt at sende medarbejdere til stranden, hvilket i sagens natur bør ske, når forseelsen er i gang. Typisk efter arbejdstid og i weekenden.

Tilsynsmyndigheden må kompenseres for udgifter til udstyr og ressourceforbrug i øvrigt i forbindelse med tilsyn og sagsbehandling, medmindre tilsynsopgaven lægges hos politiet, der i forvejen i henhold til politivedtægten fører tilsyn med sejlads langs kysterne.

- KL skal derfor anmode om, at bekendtgørelsen sendes i økonomisk høring.

Venlig hilsen

Troels Garde Rasmussen
Chefkonsulent

Fra: Morten Bache
Sendt: 24. marts 2011 07:37
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse; "Vesterløkke, Pernille"
Cc: steen@jet-trade.com
Emne: Min uforbeholdne mening

Til Rette vedkommende:

*Jeg er en stor naturelsker. Jeg nyder de danske skove, kystområder og hvad der ellers er at færdes i, på og ved her i Danmark.
Og ikke mindst vores søterritorie har mit hjerte.*

Vi skal være her allesammen. Dem der sejler med sejl, dem der sejler i kajak, mototbåd, havjagt udøvere osv.

Vi har i dag nogle meget restriktive regler for sejlads med motorbåde. Specielt de plannende både. Og det er helt ok.

Vi har regler for hvor hurtigt og hvor der må sejles. Det er bare at se på et søkort og følge de lokale bestemmelser.

Derudover skal man erhverve et speedbådscertificat for at måtte sejle speedbåd/vandscooter. Der er selvfølgelig også et regelsæt for fastsættelse af bødestørrelse hvis man overtræder disse regler.

Derfor har jeg følgende spørgsmål:

Hvad skal det gøre godt for, gavne, at lave et specielt regelsæt for speedbåde der har et styr, fremfor et rat, og/eller det håndtag der sidder på en påhængsmotor?

Vi har regler nok i dette land. Og de der i dag er gældende for sejlads, er fuldt dækkende.

Jeg har selv sejlet vandscooter i mange år. Men gør det ikke mere. Dette udelukkende grundet det juridiske makværk den "gamle" vandscooterbekendtgørelse fra '96 repræsenterede så enestående.

Den bekendtgørelse har gjort livet surt for mange sejlere der bare ønskede en dag på vandet. Men det blev bare for meget til sidst.

Jeg og mine har altid taget hensyn og udvist respekt for andre på vandet. Men selvom man gør det, så er antallet af episoder hvor "rethaveriske medborgere", har gjort livet surt for de sejlede utallige.

Jeg er udemærket klar på at der har været "brådne kar" indimellem. Specielt blandt de helt unge udøvere. Folk der har sejlet for tæt på badende, osv.

Men disse mennesker er også på vores danske vejnet. Og rigtig mange af disse "bøller" som nogle ville kalde dem, ynder at køre VW Golf. Helst sænket og med brede fælge. Og er der råd, så får den en lydpotte, som gør det muligt for en middelstor vaskebjørn at kravle op og se om der er sod på tænderne.

Larmer bilen for meget, så bliver de sendt en tur rundt om synshallen og får evt. en bøde. Man forbyder jo ikke VW Golf.

Lang historie kort:

*Hvis en vandscootersejler sejler for stærk, så skal han have en bøde ligesom ham der sejler ved siden af i sin 16 fods med påhængsmotor.
Han skal ikke straffes for at have et styr fremfor et rat.*

*Med Venlig Hilsen
Morten Bache
Roskilde*

DIF
Den 28. marts 2011
doa



Naturstyrelsen
Det åbne land og Friluftsliv
Haraldsgade 53
2100 København Ø
nst@nst.dk
cc pve@nst.dk

Høringssvar på udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v.

Danmarks Idræts-Forbund har modtaget ovennævnte udkast i høring og har hørt følgende medlemmer:

Dansk Forening for Rosport
Dansk Kano og Kajak Forbund
Dansk Svømmeunion
Dansk Vandski Forbund
Dansk Sejlunion

Generelle kommentarer

DIF noterer, at behovet for at ændre Bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere, er afstedkommet af Højesterets dom om sejlads med vandscootere og kunne blive inspireret til at drøfte, hvilke andre adgangsrestriktioner der kunne tænkes at være en handelshindring. DIF skal dog i nærværende høringssvar begrænse sig til at forholde sig til det foreliggende udkast.

Udkastet har givet anledning til livlige drøftelser blandt vore medlemmer, primært afstedkommet af uklarheder med hensyn til definitionen af en vandscooter og forventninger til vandscooterførerens adfærd samt tilsynet hermed.

Dette hænger givetvis sammen med udviklingen af vandscootere, der ved den første bekendtgørelses tilblivelse var mere at sammenligne med jetski, men som nu kan sammenlignes med motor – eller speedbåde.

Der synes at være konsensus om, at en definition, der falder ind under speedbådsdefinitionen, gør forskellige problemstillinger meget enkel:

Idrættens Hus
Brøndby Stadion 20 · DK 2605 Brøndby
Tlf. +45 4326 2626 · Fax +45 4326 2628
www.dif.dk

Protector Hendes Majestæt Dronningen

For det første betyder dette, at vandscootere så vil være omfattet af Bekendtgørelse om uddannelseskra v mv. til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med en skroglængde under 15 meter, nemlig speedbådsførerbekendtgørelsen. Dermed vil førere af vandscootere skulle have speedbåds-certifikat.

Dette betyder for det andet, at man kan fokusere på adfærd i forbindelse med udstedelsen af certifikatet, ligesom det vil være oplagt fra ministeriets side at gennemføre en adfærdskampagne i forbindelse med udstedelse af den ændrede bekendtgørelse.

En regulering efter speedbådsbekendtgørelsen vil desuden klarlægge, hvor vandscootere kan færdes uden for søterritoriet.

Regulering af vandscootere efter speedbådsbekendtgørelsen løser dog ikke bekymringer med hensyn til tilsynet, der allerede i dag afføder problemer på speedbådsområdet. De af vore forbund, der anvender småbåde har nemlig i dag uheldige oplevelser med hastigheden af speedbåde ved bynære kyster. Dette peger dels på et behov for at drøfte tilsynet generelt, dels på at nærværende udkast kunne blive anledning til at drøfte hastighedsbegrænsningerne generelt.

Ad § 1, stk.1 og 2

De af vore forbund, der i dag anvender følgebåde af sikkerhedsmæssige årsager, ønsker det præciseret, at disse ikke hører ind under ”andre motordrevne sportsfartøjer af tilsvarende karakter”, da man i følgebåde sidder/står **i skroget** og ikke **på skroget og desuden ikke er jet – drevne**.

Det vil være helt fatalt for børne – og ungdomsarbejdet samt begynderundervisningen i de pågældende forbund, hvis man med bekendtgørelsen kommer til at udelukke følgebåde fra de områder, hvor de i dag er tilladt.

Samtidig opstår der det dilemma, at vandscootere kan vise sig egnede som følgebåde og med fordel kan bruges som alternativ til gummibåde på havet, der er meget belastende for ryggen i modsætning til de nye, affjedrede vandscootere.

Behovet for at kunne anvende dels de nuværende følgebåde, dels se på muligheden for at anvende vandscootere som følgebåde, gør det relevant at foreslå en særlig bemærkning i bekendtgørelsen om tilladelse til at anvende forskellige typer af følgebåde.

Definitionen af erhvervsmæssig er uklar, idet der er tvivl om hvorvidt den kun er møntet på havnefogeder i lystbådehavne, politi og søredning eller om den også gælder f.eks. udlejning eller uddannelsesmæssigt brug.

Ad § 2, stk.1, 2 og 3

En definition efter speedbådsbekendtgørelsen synes at løse de uklarheder, der ellers måtte være med hensyn til at præcisere den tilladte sejladsafstand til de forbudte områder ligesom fjorde ville frembyde en særlig udfordring i den henseende. Inkonsistensen mellem at gøre Storebælt og Lillebælt til forbudt område og Øresund til tilladt område, vil dermed også forsvinde.

Ad § 3

Forbundene finder sikkerhedszonen på 300 meter acceptabel og henviser i øvrigt til den eksisterende hastighedsgrænse på motorsejlads i meget befærdede områder og tæt ved land, hvor forbundene i sagens natur gennemfører begynderundervisning. Som ovenfor nævnt virker det dog mere enkelt og logisk at betragte vandscootere som speedbåde og dermed erstatte den generelle forbudszone på 300 meter med de bestemmelser, de enkelte politikredse opsætter på udvalgte kyststrækninger af hensyn til badende og andet ”blødt” friluftsliv.

Ad § 4

DIF antager, at kommunalbestyrelsernes tilsyn skal føres af politiet og peger som ovenfor nævnt på behovet for at drøfte tilsynet generelt.

Afsluttende kommentar

Flere forbund har fremsat ønske om et afklarende møde for alle berørte parter (herunder tilsynsmyndigheden), hvor definitionen af vandscootere, adfærdsregulering og tilsyn drøftes. DIF skal derfor opfordre Naturstyrelsen til at indkalde til et sådant møde.

Med venlig hilsen



Dorthe O. Andersen
Miljøkonsulent

Fra: Niels H. Andersen
Sendt: 24. marts 2011 14:13
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Cc: "Vesterløkke, Pernille"
Emne: NY Vandscooterbekendtgørelse - NEJ TAK

Naturstyrelsen
Det åbne land og Friluftsliv
Haraldsgade 53
2100 København Ø

Jeg forstår slet ikke logikken i dette forslag.

På vejene, og i alle andre miljøpåvirkede områder søger man ved afgiftreguleringer, lovgivning og meget andet at få forbrugerne til at benytte mindre biler, der er mere miljørigtige. Men når det gælder både er der ingen begrænsninger, næ tværtimod, her forsøger man nu at kvæle de nye "mini" både der er de absolut mest miljøvenlige motordrevne fartøjer på vandet.

Jeg mener man bør genoverveje denne beslutning og følge trenden i samfundet: mindre og mere miljøvenlige transportmidler.

Hvorfor skal man sejle i en stor tunge 8 cylindre båd for at ha sjov, når man kan opnå samme fornøjelse med en lille CE godkendt vandscooter.

Jeg håber denne indsigelse vil blive taget seriøst, i stedet for at køre generel hetz mod vandscootere, som faktisk er væsentlig mere miljøvenlig end mange små og store både.

Vi er mange der bruger vandscootere fornuftigt, og overholder både skrev og uskrevne regler, venligst tag hensyn til miljøet, det gør vi, hvis det nu ikke forbydes.

Med venlig hilsen/best regards
Dansk Video Center A/S

Niels Hjuler Andersen
Direktør



Dansk Video Center A/S
Gladsaxe Møllevej 15 Tel: +45 33 93 80 80
DK-2860 Søborg Fax: +45 33 93 80 84
Mail: na@dvc.dk

Fra: Jan og Karin
Sendt: 25. marts 2011 09:19
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Cc: "Vesterløkke, Pernille"
Emne: NY Vandscooterbekendtgørelse

Hej med jer.

Jeg kan ikke bakke op om ny bekendtgørelse vedr. sejlads med vandscootere. Min vandscooter er en CE-godkendt kategori C båd, så jeg vil sejle samme steder, som mine venner gør i deres motorbåde. Jeg kan ikke se, hvorfor der skulle være forskel på rettighederne til at sejle speedbåde frem for vandscooter. Vandscootere skal have samme vilkår som motorbåde, da de begge er kategori C både.

Venlig hilsen

Jan Kolstrup

SKAL KASSERES
 YAMAHA-MOTOR-SCANDINAVIA AB

SCANNET



YAMAHA

Naturstyrelsen
 Det åbne land og friluftsliv
 Haraldsgade 53
 2100 København Ø

Modtaget i
 Naturstyrelsen
 28 MAR. 2011

Telefon +46 8 683 84 00
 Fax +46 8 683 84 50
 www.yamaha-motor-scandinavia.com
 Org. nr 556527-0898
 Styrelsens säte Stockholm

Høringsvar vedrørende bekendtgørelsen om regulering af sejlads med vandscootere

Journal.nr. NST-4100-0000

Afsender: Yamaha Motor Scandinavia

Odense, den 25. marts 2011

Det er med stor undren at Naturstyrelsen lægger op til at vandscootere, igen, skal have særregler. Til trods for at produktet er klassificeret som båd. Der findes ikke belæg for at ændre reglementet.

Moderne vandscootere med korrekt CE mærkning, støj og forurener mindre end mange speedbåde. Direktiv 94/25/EF opfylder disse produkter. Moderne vandscootere er ligeledes optimeret med moderne 4 taks motorer i stedet for 2 takt, som kan "lugte". Der har desværre været misforståelser i ord som VANDSCOOTER og JETSKI, samt hvad det er for produkter. Jetski er ikke godkendt som båd, men omtales ofte (også i billede sprog) som vandscooter. Yamaha antager at stoppe produktionen af Jetski/SJ700 i 2012

Brugere af vandscootere er ofte i aldersklassen 30-55 år. Pris for sejklare produkter ligger fra kr 100.000.- og føre af fartøjet skal naturligvis have førerbevis. Søsætning foregår på samme måde som en anden type båd, da vægten er over 400 kg. Det er dermed samme kunde gruppe som andre bådtyper.

Sweden

Fryksdalsbacken 28
 SE-123 43 Farsta
 Telefon +46 8 683 84 00
 Telefax +46 8 683 84 50
 Org. nr 556527-0898

Norway

Sjøskogveien 5
 15:18 Postboks 13
 N-1407 Vinterbro
 Telefon +47 64 97 94 00
 Telefax +47 64 94 51 33
 Org. nr 985 078 483

Denmark

Agerhatten 27 A
 DK-5220 Odense SØ
 Telefon +45 63 10 95 00
 Telefax +45 63 10 95 01
 CVR-nr 26726557

NST-4100-00013-49

Om det frygtes at badegæster og andre lavtvandsområder vil blive "generet" af disse produkter, er "naturligt", men ikke helt muligt. Selve produktet tåler ikke sejlads på lavt vand og loven forbyder sejlads "i planing" tæt på land. Brugere/ejere er som tidligere nævnt i en "moden" alder, som i andre båd typer.

Der er findes ikke logik i, at en grå Opel ikke må køre samme steder som en tilsvarende blå Opel. Vi stille gerne produkter, samt os selv til rådighed til en dialog

På baggrund af overstående, kan vi ikke bakke op om lovforslaget.

Med venlig hilsen
YAMAHA MOTOR SCANDINAVIA



Preben Hansen
Direkte tlf.nr.: 63 10 95 21, Mobil 40 18 30 20

E-mail: preben.hansen@yamaha-motor.se

SCANNET

SKAL KASSERES


Gribskov
Kommune

 Naturstyrelsen
 Haraldsgade 53
 2100 København Ø

 Modtaget i
 Naturstyrelsen
 11 MAR. 2011

 Sag: 2011/06473 001
 Id: 09.00 00A00

08. marts 2011

 Afdelingsnavn
 Det Tekniske Område
 Postadresse
 Postboks 10, 3200 Helsingø

 Personlig henvendelse
 Rådhusvej 3
 3200 Helsingø
 tlf. 7249 6009
 e-mail: Kem@gribskov.dk

 Abningstid
 Man - tors 10 - 17
 Fredag 10 - 13

Høringssvar i.f.m. udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervsmæssig sejlads med vandscootere m.v.

Gribskov Kommune har modtaget høringsmateriale til revideret vandscooterbekendtgørelse. I den forbindelse skal vi hermed henlede opmærksomheden på en række forhold der giver anledning til bekymring i kommunen.

Gribskov Kommune er én af Danmarks største sommerhuskommuner. Størstedelen af sommerhusgæsterne ønsker og forventer, at kunne tilbringe ferien i Nordsjælland i fredelige og rolige omgivelser. Med den nye bekendtgørelse åbnes der mulighed for tilladelse til vandscootersejlad langs kysten, hvor dette tidligere ikke har været tilladt. Vi kan i kommunen forudse, at dette kan forventes at medføre stor gene for de beboer der er bosiddende langs kysten. Desuden vil kommunen gerne henlede opmærksomheden på badesikkerheden langs kysten. Hele kyststrækningen i Gribskov Kommune er i det store hele udlagt som badevand og tiltrækker både mange af kommunens egne borgere og en lang række turister til området. Vi forudser, at der vil opstå muligheder for konflikter omkring benyttelsen af stranden/kysten i relation til risiko for badeulykker.

Det er kommunens vurdering, at der indenfor rammerne af det nuværende budget ikke er ressourcer og kompetencer til at håndhæve den nye bekendtgørelse. Det være sig både tid til tilsynsopgaven, indkøb af materiel (båd) og kompetence hos de kommunale miljømedarbejdere til at føre tilsyn på havet. Regulering, håndhævelse og bevisbyrden ses i øvrigt at være vanskelig at tilvejebringe.

Endelig vil kommunen foretrække, at staten foretog en udpegning af områder hvor sejlads med vandscootere m.v. vil kunne tillades uden at denne aktivitet ville medføre miljømæssige gener eller risiko for de badende.

Venlig hilsen


 Kristine Vik Kleffel
 miljøplanlægger


 John Mogensen
 livredningschef

Fra: Niels Lonnebjerg
Sendt: 21. marts 2011 15:18
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse; "Vesterløkke, Pernille"
Emne: Sejlads med vandscooter m. v.

Til Naturstyrelsen.

Jeg vil gerne fremføre et par bemærkninger til indholdet i forslaget til ændret bekendtgørelse vedrørende sejlads med vandscootere m.v.:

Der bør fastsættes krav til det maksimale støjniveau for det enkelte fartøj.

Jetski bør ikke tillades, da deres støjniveau dels er højt, og dels er af en særlig generende karakter, hvilket skyldes måden fartøjet sejles på. Hyppige, stødvise accelerationer, hop og bratte drejninger, der hæver udstødningen over vandet, bevirker en særlig høj og stødvis støj. Når jeg tænker på, hvad blot en enkelt - ulovlig - jetskisejler kan afstedkomme af støj, gruer jeg for, hvorledes det bliver, når det går løs efter bekendtgørelsens ikrafttræden.

Myndighederne bør have en legaliseret mulighed for forbyde sejladsen i områder, hvor det viser sig, at generne bliver for store. Turister og beboere bør vel kunne ligestilles med de dyr og andet, man ønsker at beskytte ved at udelukke sejlads i naturbeskyttelsesområder.

Med venlig hilsen
Niels Lonnebjerg
Askevej 23
8700 Horsens
nilon@mail.dk

Fra: Jens Birk-Møller
Sendt: 25. marts 2011 10:54
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Cc: "Vesterløkke, Pernille"; åå KL; Fleming Kruse
Emne: SV: Høring - vandscooterbekendtgørelse

Kære Naturstyrelse

Vordingborg Kommune har ingen bemærkninger til bekendtgørelsen bort set fra, at vi er meget betænkelig omkring vores tilsynsforpligtigelse, bek. § 4.

Vi finder det meget vanskeligt - næsten umuligt - at skulle kunne dokumentere lovovertrædelser, herunder hvem der er lovovertræder.

Hvordan laver kommunalbestyrelsen hastighedskontrol (max. 5 knob vinkelret fra kysten indtil 300 m grænsen, jf. § 3). Hvordan dokumenterer kommunalbestyrelsen, at en vandscooter ulovligt har befundet sig mindre end 300 m fra kysten, i Natura 2000 område, i vildtreservat eller på fredet areal? (§ 2).

Vordingborg Kommune har i dag ikke udstyr til brug for udførelsen af tilsynsforpligtigelsen.

Vordingborg Kommune skal på ovennævnte baggrund opfordre Naturstyrelsen til i fællesskab med KL, at laven en vejledning for kommunalbestyrelsens tilsyn. Endvidere finder vi, at der nødvendigvis må følge penge med til opgaven.

Med venlig hilsen

Jens Birk-Møller
Naturforvalter

Naturesekretariatet
Direkte: 55 36 24 92
jebm@vordingborg.dk
Østergårdstræde 1A
4772 Langebæk

Breve sendes til:
Vordingborg Kommune
Postboks 200
Valdemarsgade 43
4760 Vordingborg





Naturstyrelsen
 Det åbne land og Friluftsliv
 Haraldsgade 53

2100 København Ø

18-02-2011
 Sags id.: 11/2012
 Sagsbehandler:
 Lars Kronborg Bak

Høringsvar – ny bekendtgørelse vedr. sejlads med vandscootere

Kommunernes mulighed for tilsyn kunne muligvis forbedres ved følgende punkter:

Personlig tilladelse hos kommunen/alternativt krav om speedbådscertifikat

Tydelig nummerangivelse på begge sider af vandscooter (kræver centralregister over bruger/tilladelse). Turister kunne evt. registreres via lokalt turistkontor (i stil med fisketegn o.l.)

Mulighed for inddragelse af tilladelse

Forbud mod ud- og indsejling ved offentlige badestrande (sikkerhed + en forbrændingsmotor støjer og udleder udstødningsgas/dårlig badevandskvalitet).

Mulighed for kommunerne at anvise særlige områder til søsætning og 300 meters ind- og udsejling.

Naturstyrelsen bedes tage ovenstående til nærmere overvejelse.

Venlig hilsen

Lars Kronborg Bak
 Landskabsarkitekt
 Natur & Miljø



Naturstyrelsen
Det åbne land og Friluftsliv
Haraldsgade 53
2100 København Ø

28.03.2011

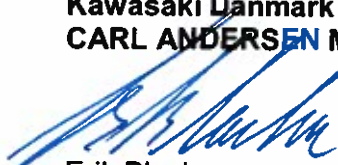
Dato
Deres ref.
Vores ref.

Høringssvar . J.nr. NSF- 4100- 0000 – Ref. PVE – Frist 28. marts 2011

Vi fremsender hermed ovennævnte høringssvar på vegne af Kawasaki Motor Europe N.V. og vort selskab Kawasaki Danmark, Carl Andersen Motorcykler A/S.

Niels Bohrs Vej 15, Stilling
Postboks 680
DK-8660 Skanderborg
Telefon: 8694 6177
Telefax: 8694 4447
CVR-nr.: 2795 6920
Bank: 2241-7558651193
www.ca-mc.dk

Med venlig hilsen
Kawasaki Danmark
CARL ANDERSEN MOTORCYKLER A/S



Erik Blacha
Adm. direktør

Naturstyrelsen
 Det åbne land og Friluftsliv
 Haraldsgade 53
 2100 København Ø

Stilling, den 27. marts 2011

Hørings svar fra Kawasaki Danmark vedr. bekendtgørelse om regulering af sejlads med vandscootere

Det er med stor beklagelse, at Kawasaki Danmark erfarer, at Naturstyrelsen igen lægger op til at vandscootere skal have særregler, og dermed ikke kan bruges på lige fod som motorbåde.

Man skal ikke lave en særskilt bekendtgørelse for vandscootere. De bør høre under det samme reglement, der er for sejlads med motorbåde og brætsejlads. Forslagets § 2 lægger op til at vandscootersejlads *altid* er forbudt i de internationale naturbeskyttelsesområder, samt vildreservater og fredninger på havet. På kort <http://kort.arealinfo.dk/> er der store områder i Danmark, hvor der ikke må sejles med vandscooter, men der sejles med motorbåde (speedbåde) og brætsejlads disse steder. Der er intet grundlag for at vandscootere er så specielle, at de skal have en særlovgivning i forhold til andre motorbåde. Forskelsbehandlingen er derfor unødigt og diskriminerende.

Der er i alle politikredse regler om sejlads med motorbåde ud fra kysten, hvor der skal holdes en afstand på 150-300 meter, hvis de planer på vandet. Ifølge § 3 er der for vandscootere konsekvent en afstand på 300 meter fra kysten. Kawasaki Danmark's holdning er, at vandscootere skal have samme vilkår som motorbåde (speedbåde).

I høringsbrevet hæfter Kawasaki Danmark sig også ved sidste linje, citat; "*herunder fx. hensyn til støjfølsom rekreativ anvendelse langs kysterne*". Kawasaki Danmark finder det yderst beklageligt, at Miljøministeriet endnu ikke har forstået at moderne vandscootere ikke støjer!

Vandscootere bør tilføjes under reglementet for motorbåde, som udarbejdes af politiet, og ikke indskrives i en selvstændig "vandscooterbekendtgørelse", som der er lagt op til nu.

Laura Hay rådmand for Teknik og Miljø, (V) i Århus har samme opfattelse, citat "*at den ulovlige sejlads er reguleret efter Reglement for sejlads med motorbåde og brætsejlads med og uden motorkraft udstedt af Østjyllands Politi*" se den fulde artikel:

<http://aarhus.lokalavisen.dk/generende-jetski-laura-hay-melder-hus-forbi-20100805/artikler/708059793/1450>

Det er vigtigt at pointere at Jetski og Vandscootere *ikke* er det samme. På side 4 og 5 er billede af en jetski og af en vandscooter. De fleste folk tror, at det er det samme produkt. En jetski er *ikke* CE-godkendt og den bruger man *ikke* til tursejlads, men derimod sejler man tæt ved kysterne med jetski.

Hvad er en vandscooter?

Bekendtgørelsesforslaget synes at mangle en undersøgelse af hvad en vandscooter er.

Vandscootere er i dag en kategori C båd, (som angiver hvilke bølger båden kan håndtere) ligesom alm. speedbåde og bliver anvendt på lige fod med alm. speedbåde, til tursejlad, trække vandski og vandlegetøj, men vandscootere bruger bare mindre brændstof. Vandscootere bruger ca. 10-15 liter brændstof og en speedbåd ca. 30-60 liter i timen.

Vandscootere i dag opfylder miljøkravene til støj og forurening og faktisk støjer vandscootere 10 db mindre end bytrafik. Det er et af de produkter på vandet, der har det laveste støjniveau og benzinformbrug. Vandscootere er CE-godkendte på lige fod med andre speedbåde (når de bliver købt indenfor Europa's grænser) og opfylder hermed de miljømæssige krav til såvel støj som forurening i henhold til Europa's standarder. I forhold til mange andre speedbåde/motorbåde er vandscootere meget mere lydsvage (i år 2000 var støjniveauet 71db da dette er 10 år siden er det lavere i dag.) De støjer altså væsentlig mindre end kravene der er i dag for, at den kan blive CE-godkendt.

Desuden har Kawasaki's vandscootere i dag bremses, som gør produktet endnu mere sikker.

Vandscootere skal have 90 cm vand under sig (ifølge brugermanualen). Dette er det samme som mange andre speedbåde. (hvis ikke man holder denne afstand vand under sig, ødelægges propellen på lige fod med andre speedbåde's propeller. Her kan også nævnes at propellen sidder i en lukket tunnel på vandscooteren, hvorimod på alm. motorbåde sidder skruen udvendig og stikker ned i vandet og vil forårsage større skade ved eventuelle uheld.) Vandscootere ilter også vandet godt.

Det er netop vigtigt at fastslå, at hvis moderne vandscootere støjer, så var de ikke blevet lovlige ved Højesterets dom den 19. november 2010. Der er strenge regler for fritidsbåde mht. støj og forurening i Direktiv 94/25/EF og disse krav opfylder vandscootere, ellers kunne de ikke blive CE-godkendt.

Der hersker mange fordomme omkring vandscootere og brugerne af vandscootere.

Det er fejlagtigt at tro, at det kun er unge mennesker, som skal ud at spille smart ved kysterne som køber disse produkter. Størstedelen af brugergruppen i dag er imellem 35-60 år, som bare vil nyde en dag på vandet. Prisen i sig selv gør at unge mennesker ikke så let køber en vandscooter. Det er trods alt de færreste unge mennesker som har 100-150.000kr til en båd. De unge mennesker, som har råd til at købe en vandscooter, har dermed også mulighed for at købe en speedbåd, da det er samme prisklasse.

Frygten for vandscooters fri sejlad er måske, at man er bange for at vandscooter-sejlere kommer til at ligge og drøne rundt imellem badegæster. Dette problem opstår ikke, da der er regler for hvor langt fra kysten man må plane. Inden for denne zone er det max 5 knob. Så det burde ikke være et problem. Hvis der er folk, som ikke overholder dette, må man give dem en bøde, som man gør hvis folk kører for stærkt i deres biler.

Vandscootere kan ikke sættes i ved strandkanten, som man måske kunne være bange for. Vandscootere er for tunge 400-600 kg, så man sætter i ved havnene, hvor der er slæbested.

Det er med stor undren at gummibåde, kan sejle hvor de vil. De har samme skrog og fremdrift som en vandscooter og har karakter af en vandscooter, men der laves ikke specielle bekendtgørelser til dette type fartøj.

Hvis vi forstiller os, at min ven og jeg kommer sejlene i en speedbåd og i en vandscooter under Lillebæltsbroen, min ven kan sejle videre, da han sejler speedbåd, jeg må stoppe og vende om, da jeg sejler vandscooter. Speedbåde og motorbåde sejler rundt i Natura 2000 områder, men vandscootere må pænt vende om og sejle den anden vej! Hvorfor?

Selvom man anvender en Lamborghini, Audi Q7 eller motorcykel anderledes end en Peugeot 206, så forbyder man ikke disse køretøjer på bestemte vejstrækninger.

Man skal have speedbådsførerkort for at sejle vandscooter. Se beregning på søfartsstyrelsens hjemmeside, citat; "Er skroglængden under 4 meter og fremdrivningseffekten større en 25 HK, finder bekendtgørelsen ligeledes anvendelse.

" <http://www.fritidssejler.dk/Uddannelser/Sider/Hvornårkrævesderspeedbådsførerkort.aspx>

Når man har bådplads i havnene i Danmark, får man tildelt et nummer og navn, som skal sidde på båden. Det samme kan man indføre når folk køber slæbestedkort. Ved nummer og navn på båden, kan man let administrere, hvis der skulle være ulovligt sejlads og herved udstede bøde. Ligesom man giver folk bøder, som kører for stærk på vejene.

Erhvervsmæssig sejlads er ikke omfattet af denne bekendtgørelse. Ved erhvervsmæssig sejlads forstås, eksempelvis; Roskilde brandvæsen, Amager strandpark (livredder), Politi, Militær og andre erhvervssejlere, som fiskere.

I vores naboland, Tyskland og i andre EU lande må man sejle med vandscootere på lige fod med speedbåde, sådan bør det også være i Danmark.

Vedhæftet er kopi af CE-certifikat på en vandscooter og en CE-certifikat på en Motorbåd/speedbåd. Motorerne er ens, skroget er forskelligt, men at det skulle være afgørende for om der skal være en særskilt bekendtgørelse, er uforståeligt.

Vi stiller gerne en vandscooter til rådighed, så der kan udføres støjmålinger, selvom et CE-certifikat giver svaret.

Konklusion

Kawasaki Motor Europe og Kawasaki Danmark, repræsenteret ved Carl Andersen Motorcykler A/S kan på denne baggrund ikke tiltræde forslaget. Vandscootere skal have samme vilkår som motorbåde og brætsejllads.

Såfremt De har spørgsmål står vi gerne til Deres yderligere disposition.

Med venlig hilsen

Kawasaki Danmark

CARL ANDERSEN MOTORCYKLER A/S



Erik Blacha

Adm. direktør

Bilag: Kommentarer til indsendte høringsvar

Kommentarer til indsendte høringssvar;

Det er vigtigt at pointere, at nogle af udtalelserne i diverse høringssvar ikke er korrekte og er baseret på uvidenhed og de fordomme der eksistere omkring vandscootere.

Peter Jannerup, Biolog Kalundborg Kommune mener, at bekendtgørelsen ikke lever op til det krævede beskyttelsesniveau. Dette er ikke dokumenteret og at der ikke sættes nogen støjkrav er ukorrekt, da vandscootere skal være CE-godkendt som alle andre både, og dermed lever de op til kravene i direktiv 94/25/EF.

Lars Kronborg Bak, Fredericia kommune foreslår personlig tilladelse hos kommunen, denne diskriminering overfor vandscooterejere frem for speedbådsejere er helt uforståelig. Igen bliver støj nævnt som et problem, der henvises igen til CE-godkendelsen. Muligheden for at kommunen angiver særlige områder er en diskriminering af vandscootere, man har ikke særlige områder for andre kategori C både.

Claus Nickelsen, Århus kommune, mener ikke at det er hensigtsmæssigt, at kommunerne skal varetage tilsynet vedr. sejlads med vandscootere, da det er Staten som fører tilsyn på søterritoriet. Denne holdning deler Kawasaki Danmark også, da Politiet/ Søfartsstyrelsen hidtil har ført kontrol med motorbåde og vandscootere bør det fortsætte sådan. Hermed er Rasmus Kruse Andersens, Landskabsforvalter Odsherred kommune bekymring hvorvidt der er lovhjemmel til at uddelegere opgaven til kommunerne og ikke mindst hvordan ordningen skulle udføres i praksis når søterritoriet ikke er territorielt afgrænset, afklaret.

Århus kommune mener ikke det er klart om føreren skal have speedbådsbevis. Man skal have speedbådskort ifølge søfartsstyrelsen.

Naturstyrelsen
 Det åbne land og Friluftsliv
 Haraldsgade 53
 2100 København Ø

Stilling, den 27. marts 2011

Høringssvar fra Kawasaki Danmark vedr. bekendtgørelse om regulering af sejlads med vandscootere

Det er med stor beklagelse, at Kawasaki Danmark erfarer, at Naturstyrelsen igen lægger op til at vandscootere skal have særregler, og dermed ikke kan bruges på lige fod som motorbåde.

Man skal ikke lave en særskilt bekendtgørelse for vandscootere. De bør høre under det samme reglement, der er for sejlads med motorbåde og brætsejlads. Forslagets § 2 lægger op til at vandscootersejlads **altid** er forbudt i de internationale naturbeskyttelsesområder, samt vildreservater og fredninger på havet. På kort <http://kort.areainfo.dk/> er der store områder i Danmark, hvor der ikke må sejles med vandscooter, men der sejles med motorbåde (speedbåde) og brætsejlads disse steder. Der er intet grundlag for at vandscootere er så specielle, at de skal have en særlovgivning i forhold til andre motorbåde. Forskelsbehandlingen er derfor unødigt og diskriminerende.

Der er i alle politikredse regler om sejlads med motorbåde ud fra kysten, hvor der skal holdes en afstand på 150-300 meter, hvis de planer på vandet. Ifølge § 3 er der for vandscootere konsekvent en afstand på 300 meter fra kysten. Kawasaki Danmark's holdning er, at vandscootere skal have samme vilkår som motorbåde (speedbåde).

I høringsbrevet hæfter Kawasaki Danmark sig også ved sidste linje, citat; "*herunder fx. hensyn til støjfølsom rekreativ anvendelse langs kysterne*". Kawasaki Danmark finder det yderst beklageligt, at Miljøministeriet endnu ikke har forstået at moderne vandscootere ikke støjer!

Vandscootere bør tilføjes under reglementet for motorbåde, som udarbejdes af politiet, og ikke indskrives i en selvstændig "vandscooterbekendtgørelse", som der er lagt op til nu.

Laura Hay rådmand for Teknik og Miljø, (V) i Århus har samme opfattelse, citat "*at den ulovlige sejlads er reguleret efter Reglement for sejlads med motorbåde og brætsejlads med og uden motorkraft udstedt af Østjyllands Politi*" se den fulde artikel:

<http://aarhus.lokalavisen.dk/generende-jetski-laura-hay-melder-hus-forbi-20100805/artikler/708059793/1450>

Det er vigtigt at pointere at Jetski og Vandscootere *ikke* er det samme. På side 4 og 5 er billede af en jetski og af en vandscooter. De fleste folk tror, at det er det samme produkt. En jetski er *ikke* CE-godkendt og den bruger man *ikke* til tursejlads, men derimod sejler man tæt ved kysterne med jetski.

Hvad er en vandscooter?

Bekendtgørelsesforslaget synes at mangle en undersøgelse af hvad en vandscooter er.

Vandscootere er i dag en kategori C båd, (som angiver hvilke bølger båden kan håndtere) ligesom alm. speedbåde og bliver anvendt på lige fod med alm. speedbåde, til tursejlds, trække vandski og vandlegetøj, men vandscootere bruger bare mindre brændstof. Vandscootere bruger ca. 10-15 liter brændstof og en speedbåd ca. 30-60 liter i timen.

Vandscootere i dag opfylder miljøkravene til støj og forurening og faktisk støjer vandscootere 10 db mindre end bytrafik. Det er et af de produkter på vandet, der har det laveste støjniveau og benzinformbrug. Vandscootere er CE-godkendte på lige fod med andre speedbåde (når de bliver købt indenfor Europa's grænser) og opfylder hermed de miljømæssige krav til såvel støj som forurening i henhold til Europa's standarder. I forhold til mange andre speedbåde/motorbåde er vandscootere meget mere lydsvage (i år 2000 var støjniveauet 71db da dette er 10 år siden er det lavere i dag.) De støjer altså væsentlig mindre end kravene der er i dag for, at den kan blive CE-godkendt.

Desuden har Kawasaki's vandscootere i dag bremses, som gør produktet endnu mere sikker.

Vandscootere skal have 90 cm vand under sig (ifølge brugermanualen). Dette er det samme som mange andre speedbåde. (hvis ikke man holder denne afstand vand under sig, ødelægges propellen på lige fod med andre speedbåde's propeller. Her kan også nævnes at propellen sidder i en lukket tunnel på vandscooteren, hvorimod på alm. motorbåde sidder skruen udvendig og stikker ned i vandet og vil forårsage større skade ved eventuelle uheld.) Vandscootere ilter også vandet godt.

Det er netop vigtigt at fastslå, at hvis moderne vandscootere støjer, så var de ikke blevet lovlige ved Højesterets dom den 19. november 2010. Der er strenge regler for fritidsbåde mht. støj og forurening i Direktiv 94/25/EF og disse krav opfylder vandscootere, ellers kunne de ikke blive CE-godkendt.

Der hersker mange fordomme omkring vandscootere og brugerne af vandscootere.

Det er fejlagtigt at tro, at det kun er unge mennesker, som skal ud at spille smart ved kysterne som køber disse produkter. Størstedelen af brugergruppen i dag er imellem 35-60 år, som bare vil nyde en dag på vandet. Prisen i sig selv gør at unge mennesker ikke så let køber en vandscooter. Det er trods alt de færreste unge mennesker som har 100-150.000kr til en båd. De unge mennesker, som har råd til at købe en vandscooter, har dermed også mulighed for at købe en speedbåd, da det er samme prisklasse.

Frygten for vandscooters fri sejlds er måske, at man er bange for at vandscooter-sejlere kommer til at ligge og drøne rundt imellem badegæster. Dette problem opstår ikke, da der er regler for hvor langt fra kysten man må plane. Inden for denne zone er det max 5 knob. Så det burde ikke være et problem. Hvis der er folk, som ikke overholder dette, må man give dem en bøde, som man gør hvis folk kører for stærkt i deres biler.

Vandscootere kan ikke sættes i ved strandkanten, som man måske kunne være bange for. Vandscootere er for tunge 400-600 kg, så man sætter i ved havnene, hvor der er slæbested.

Det er med stor undren at gummibåde, kan sejle hvor de vil. De har samme skrog og fremdrift som en vandscooter og har karakter af en vandscooter, men der laves ikke specielle bekendtgørelser til dette type fartøj.

Hvis vi forstiller os, at min ven og jeg kommer sejlede i en speedbåd og i en vandscooter under Lillebæltsbroen, min ven kan sejle videre, da han sejler speedbåd, jeg må stoppe og vende om, da jeg sejler vandscooter. Speedbåde og motorbåde sejler rundt i Natura 2000 områder, men vandscootere må pænt vende om og sejle den anden vej! Hvorfor?

Selvom man anvender en Lamborghini, Audi Q7 eller motorcykel anderledes end en Peugeot 206, så forbyder man ikke disse køretøjer på bestemte vejstrækninger.

Man skal have speedbådsførerkort for at sejle vandscooter. Se beregning på søfartsstyrelsens hjemmeside, citat; "Er skroglængden under 4 meter og fremdrivningseffekten større en 25 HK, finder bekendtgørelsen ligeledes anvendelse.

" <http://www.fritidssejler.dk/Uddannelser/Sider/Hvornårkrævesderspeedbådsførerkort.aspx>

Når man har bådplads i havnene i Danmark, får man tildelt et nummer og navn, som skal sidde på båden. Det samme kan man indføre når folk køber slæbestedkort. Ved nummer og navn på båden, kan man let administrere, hvis der skulle være ulovligt sejlads og herved udstede bøde. Ligesom man giver folk bøder, som kører for stærk på vejene.

Erhvervsmæssig sejlads er ikke omfattet af denne bekendtgørelse. Ved erhvervsmæssig sejlads forstås, eksempelvis; Roskilde brandvæsen, Amager strandpark (livredder), Politi, Militær og andre erhvervssejlere, som fiskere.

I vores naboland, Tyskland og i andre EU lande må man sejle med vandscootere på lige fod med speedbåde, sådan bør det også være i Danmark.

Vedhæftet er kopi af CE-certifikat på en vandscooter og en CE-certifikat på en Motorbåd/speedbåd. Motorerne er ens, skroget er forskelligt, men at det skulle være afgørende for om der skal være en særskilt bekendtgørelse, er uforståeligt.

Vi stiller gerne en vandscooter til rådighed, så der kan udføres støjmålinger, selvom et CE-certifikat giver svaret.

Konklusion

Kawasaki Motor Europe og Kawasaki Danmark, repræsenteret ved Carl Andersen Motorcykler A/S kan på denne baggrund ikke tiltræde forslaget. Vandscootere skal have samme vilkår som motorbåde og brætsejllads.

Såfremt De har spørgsmål står vi gerne til Deres yderligere disposition.

Med venlig hilsen

Kawasaki Danmark

CARL ANDERSEN MOTORCYKLER A/S

Erik Blacha

Adm. direktør

Bilag: Kommentarer til indsendte høringssvar

Kommentarer til indsendte hørings svar;

Det er vigtigt at pointere, at nogle af udtalelserne i diverse hørings svar ikke er korrekte og er baseret på uvidenhed og de fordomme der eksistere omkring vandscootere.

Peter Jannerup, Biolog Kalundborg Kommune mener, at bekendtgørelsen ikke lever op til det krævede beskyttelsesniveau. Dette er ikke dokumenteret og at der ikke sættes nogen støjkrav er ukorrekt, da vandscootere skal være CE-godkendt som alle andre både, og dermed lever de op til kravene i direktiv 94/25/EF.

Lars Kronborg Bak, Fredericia kommune foreslår personlig tilladelse hos kommunen, denne diskriminering overfor vandscooterejere frem for speedbådsejere er helt uforståelig. Igen bliver støj nævnt som et problem, der henvises igen til CE-godkendelsen. Muligheden for at kommunen angiver særlige områder er en diskriminering af vandscootere, man har ikke særlige områder for andre kategori C både.

Claus Nickelsen, Århus kommune, mener ikke at det er hensigtsmæssigt, at kommunerne skal varetage tilsynet vedr. sejlads med vandscootere, da det er Staten som fører tilsyn på søterritoriet. Denne holdning deler Kawasaki Danmark også, da Politiet/ Søfartsstyrelsen hidtil har ført kontrol med motorbåde og vandscootere bør det fortsætte sådan. Hermed er Rasmus Kruse Andersens, Landskabsforvalter Odsherred kommune bekymring hvorvidt der er lovhjemmel til at uddelegere opgaven til kommunerne og ikke mindst hvordan ordningen skulle udføres i praksis når søterritoriet ikke er territorielt afgrænset, afklaret.

Århus kommune mener ikke det er klart om føreren skal have speedbådsbevis. Man skal have speedbådskort ifølge søfartsstyrelsen.

Fra: Tom Pedersen
Sendt: 24. marts 2011 09:51
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Cc: "Vesterløkke, Pernille"
Emne: Vandscooter

Hej

Jeg kan ikke forstå hvorfor DK altid skal udskille sig fra andre lande. DK HAR DE STRENGESTE STØJKRAV I HELE VERDEN. Grundet klager fra nogle enkle brokhoveder der ikke har andet at give sig til.

Kig lidt på de erhvervs drivende der nok betaler mere skat end de fleste og Danmark vil være konkurrence dygtige med andre EU lande det kan man ikke når Danmark skal stå forrest i køen med miljø/støjkrav osv.

Med hesyn til støj og dyrelivet:

Jeg er ejer af Padborg Park Hvor der bliver kørt med racerbiler osv.

Jeg har folk der ringer og spørge om de må komme ud at tage billeder af det flotte dyreliv vi har, de har taget billeder hvor der sidder musvåger på autoværnet 1,50 meter fra hvor bilerne de stryger forbi

Vandscootere nu om dage, de larmer mindre en både med udenbords motore, der er ingen undskyldninger for at de ikke skulle have lov at sejle hvor alle andre gør det.

Med venlig hilsen
Mit freundlichen Grüßen
Kind Regards

Tom Gaarde Pedersen
Padborg Park I/S
Flyvepladsen 10
6330 Padborg
tlf. (0045)74608093
fax. (0045)74608095
email: tom@padborgpark.dk

Naturstyrelsen

Haraldsgade 53

2100 København Ø

28. marts 2011

**Høring af udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervmæssig sejlads med vandscootere m.v.
J.nr. NST-4100-0000**

Dansk Ornitologisk Forening (DOF) fremsender hermed kommentarer til Naturstyrelsens udkast til ændring af bekendtgørelse om regulering af ikke-erhvervmæssig sejlads med vandscooter

DOF har været særdeles tilfreds med den meget restriktive regulering af sejlads med vandscootere og tilsvarende fartøjer i Danmark, og foreningen opfordrer til, at der fortsat udvises størst mulig tilbageholdenhed i forhold til legalisering af denne meget forstyrrende form for sejlads. Det gælder såvel i forhold til forstyrrelser af fugle og havpattedyr, som i forhold til forstyrrelse af menneskers øvrige rekreative aktiviteter langs vores kyster og på havet.

Specifikt ønsker DOF at fremføre følgende forslag og kommentarer til det udsendte høringsudkast:

- 1) Hvis der skal åbnes for yderligere sejlads med vandscooter m.v. så DOF helst, at der efter dialog mellem vandscooternes interesseorganisation og øvrige bruger- og beskyttelsesinteresser blev udlagt det nødvendige antal 'transitkorridorer' fra kysten og 500 meter ud, fx med 30-50 km mellemrum langs de danske fastlandskyster (naturligvis ikke i eller nær forbudsområderne, Natura 2000-områder, reservater etc.).
- 2) DOF anbefaler, at beskyttelseszonen langs kysten fastlægges til minimum 500 meter fra enhver kystlinje inden for det danske Fiskeriterritorium, idet forstyrrelseseffekterne fra vandscootere m.v. faktisk vurderes at række væsentlig længere end 300 meter. Det gælder ikke mindst i forhold til fugle, der netop meget ofte holder til i de kystnære områder. Knopsvaner, ederfugle og andre svømmefugle med unger samt fx fældende svaner opholder sig netop ofte i de lavvandede områder langs med kysten, og de vil hyppigt blive forstyrret af hurtig og uforudsigelig sejlads langs en 300 meter grænse. Da afstandsbedømmelse på havet ydermere er meget vanskelig, frygter DOF, at en betydelig del af sejladsen vil finde sted endnu nærmere end den fastsatte grænse.



- 3) Det bør meget tydeligt fremgå, at sejlads nærmere end 500 meter fra kysten på ubeboede øer og holme også er forbudt. Grænsen skal altså udmåles fra en hvilken som helst kyststrækning (også fra fx tanger, dæmninger og moleværker), idet det ofte netop er på og ved de mindre øer, holme og tanger, at de største fugle- og naturbeskyttelsesinteresser er tilknyttet.
- 4) Bekendtgørelsen bør udformes så gentagende sejlads frem og tilbage vinkelret på kysten ikke er lovlig. Kun 'transit-sejlads' til og fra det sted hvor fartøjet er sat i vandet skal være tilladt. Som ved andre tilsvarende reguleringer tilsidesættes de naturligvis i nødstilfælde.
- 5) Tilsynet bør placeres hos Naturstyrelsen, hvor også tilsynet med vildtreservaterne og andre tilsvarende bestemmelser ligger. Kommunernes tilsynsopgaver på havet er i øvrigt meget begrænsede, og meget få kommuner har fx egnet båd eller personale til at forestå den i udkastet tillagte tilsynsopgave. Hvis kommunerne tillægges denne tilsynsopgave, vil det være en gedigen fejl disponering, idet kommunerne dels ingen ressourcer har til dette, og dels har kommunerne fx ingen vagtordning i weekenden, hvor mange forstyrrelseskonflikter typisk vil opstå. Fra administrationen af den gældende vandscooterbekendtgørelse ved DOF, at politiet stort set aldrig vil gribe ind over for sejladsovertrædelser medmindre tilsynsmyndigheden anmelder forholdet. Derfor bør tilsynsopgaven ligge hos Miljøministeriet, og politiets rolle bør nærmere afklares og præciseres i regelsættet og i ledsagende oplysningsmateriale.
- 6) DOF foreslår, at der indføres en registreringsordning med en synlig 'nummerplade' på hver side af fartøjet, således at det ikke er vanskeligt at identificere ejeren af et fartøj, der fra land iagttages på havet (med kikkert inden for 500 meter-zonen).
- 7) DOF foreslår, at det overvejes at indføre krav om et motorbådsførerbevis gældende for al motoriseret sejlads i de danske farvande. Muligheden for at få frataget et sådan førerbevis vil have en gunstig indvirkning på de sejlendes respekt for sejladsreglerne langs vores kyster.

Med venlig hilsen

Dansk Ornitologisk Forening
BirdLife Danmark

Christian Hjorth
 Formand

Knud N. Flensted
 Biolog



Dansk Ornitologisk Forening

Vesterbrogade 138-140 • DK-1620 København V • Telefon 3328 3800 • E-mail: dof@dof.dk • www.dof.dk
 Danske Bank, reg. nr. 4180 konto 4180 634932 • CVR nr. 33 97 26 28





Naturstyrelsen
Det åbne land og Friluftsliv
Haraldsgade 53
2100 København Ø

nst@nst.dk

cc pve@nst.dk

Vandscooterbekendtgørelse – høring.

Som "landkommune" uden kystlinie har Albertslund Kommune ingen bemærkninger til forslaget til ny bekendtgørelse.

Dato: 4. marts 2011
Sags nr.: 11/4766

Med venlig hilsen

Jan Holm
Landskabsarkitekt

Email: Jan.Holm@albertslund.dk
Dir. telefon: 43 68 67 33
Mobil: 29 60 73 18

Miljø og Teknikforvaltningen
Trafik og Natur

Albertslund Kommune
Nordmarks Allé
2620 Albertslund

www.albertslund.dk
mtf@albertslund.dk

T 43 68 68 68
F 43 68 69 28

Fra: Jesper Møller Petersen
Sendt: 22. februar 2011 10:56
Til: "Vesterløkke, Pernille"
Emne: Vandscooterbekendtgørelsen

Kære Pernille.

Jeg har læst naturstyrelsens udkast til bekendtgørelse for vandscootere og forstår, at det er hensynet til dyreliv, mennesker og særlig støjniveauet der giver anledning til bekendtgørelsen. Men jeg undrer mig over hvad det er der er så specifikt forfærdeligt ved vandscootere. Jeg ser motorbåde (og dem er der i 10.000 vis flere af end vandscootere) der er langt mere støjende og forulepende end vandscootere er. Motorbåde er i øvrigt billigere og ofte med rigtig mange hestekræfter og dermed en hel del mere støjende og ødelæggende.

Hvorfor interessere man sig ikke mere for uddannelse af bådførerne og for det faktum, at der faktisk med baggrund i lov om skibes sikkerhed, nok kunne laves et "kodeks" for god sejlads i fjorde og kystnære områder og den vej igennem få ændret på tingene. Der er jo i tusindvis af lovovertrædelser, hvert eneste år og politiet har ikke ressourcerne til at gøre noget (de mangler politimotorbåde) så hvad nytter en bekendtgørelse – den hidtidige har i hvert fald ikke forhindret scootersejlads i "mit" område.

Med venlig hilsen



NÆSTVED HAVN

Toldbodgade 4
4700 Næstved

[Jesper Møller Petersen](#)

[Havnechef](#)

Telefon: 5588 6490

jepet@naestved.dk

Mobil / direkte: 4011 2256

Denne e-mail og eventuelle vedhæftede dokumenter kan indeholde fortroligt materiale, som kun er beregnet for den angivne modtager. Har du ved en fejltagelse modtaget denne e-mail, bedes du venligst omgående underrette Jesper Møller Petersen samt slette e-mailen.

Fra: Sebastian Fæster
Sendt: 24. marts 2011 13:08
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse; "Vesterløkke, Pernille"
Emne: Vandscooterbekendtgørelsen

*Naturstyrelsen
Det åbne land og Friluftsliv
Haraldsgade 53
2100 København Ø*

*Hørings svar vedr. bekendtgørelse om sejlads med vandscootere .
Høringsfrist den. 28 marts*

Det er med alverdens undren samt stor skuffelse jeg igen kan læse der foregår forskelsbehandling i Danmark. Da jeg købte min speedbåd (Correct Craft - Ski Nautique med en V8 5,7 liter 310 hk CE-godkendt), gik jeg blindt ud fra at den var godkendt til de danske farvande. Dette gjorde jeg i midlertidig også da jeg anskaffede mig min første vandscooter som ligeledes var CE-godkendt. Trods vandscooterens godkendelse på papiret, mødte jeg kraftig modstand alle steder hvor jeg forsøgte at isætte den. Når jeg kom med min langt mere kraftige og "farlige" speedbåd mødte jeg ingen modstand overhovedet.

Det jeg prøver at skrive er at det ikke hjælper at generalisere m.h.t. vandscooterens færden kontra motorbåde. De samme regler burde gælde for begge typer både da de ihvertfald i mit tilfælde har de samme specifikationer m.h.t. fart og acceleration.

Med venlig hilsen

Sebastian Fæster

Fra:
Sendt: 17. marts 2011 18:37
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Cc: "Vesterløkke, Pernille"; gej@ltk.dk
Emne: Vandscootersejlad
Vedhæftede filer: pic26477.gif; pic04414.jpg; pic09314.gif

I høringsbrev af 10. 2. 2011 anmodes om eventuelle kommentarer til et nyt regulativ. Lyngby-Taarbæk Kommune har ikke i 2010 modtaget henvendelser om vandscootere, eller ansøgning om sejlads med sådanne. Efter forespørgsel i Taarbæk Havn er det oplyst, at heller ikke de har hørt noget. De henviser til oplysninger på Dansk Sejlunions hjemmeside.

Med venlig hilsen

Hans Ove Pedersen
Landskabsarkitekt

(Embedded image moved to file: pic26477.gif)
(Embedded image moved to file: pic04414.jpg)

Miljø & Vej
Rådhuset
2800 Kongens Lyngby

Telefon: 4597 3000 (Rådhus)
Telefon: 4597 3588 (Direkte)

E-post: hop@ltk.dk
(Embedded image moved to file: pic09314.gif)

Fra: Peter Nyborg
Sendt: 24. marts 2011 07:59
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Cc: "Vesterløkke, Pernille"
Emne: vandscootersejlads

Jeg kan overhovedet ikke bakke op om ny bekendtgørelse vedr. sejlads med vandscootere, min vandscooter er en CE-godkendt kategori C båd, så jeg vil kunne sejle samme steder som andre gør i deres motorbåde. Jeg kan ikke se, hvorfor der skulle være forskel på rettighederne til at sejle speedbåde frem for vandscooter. Man forbyder heller ikke Ford automobiler frem for Opel automobiler på vejene. Min vandscooter støjer mindre end de fleste både med indenbords motor eller udenbords motor (påhængsmotor) og den er ligesom de fleste både CE-godkendt som kategori C båd.

Vandscootere skal have samme vilkår som andre CE godkendte kategori C både – uanset om man står , sidder eller står på hovedet for at sejle fartøjet.

I håb om at fornuften vil sejre.

Med venlig hilsen / Kind regards

Peter Nyborg

PE offset A/S



Tømrervej 9
6800 Varde
Tlf. 76 95 17 17
Fax 75 21 04 10
www.peoffset.dk

 Tænk venligst på miljøet før du printer denne e-mail.

Fra: Svend Kvorning Ehmsen
Sendt: 24. marts 2011 07:49
Til: "Vesterløkke, Pernille"
Cc: Svend Kvorning Ehmsen
Emne: vedr. bekendtgørelse om sejlads med vandscootere

Det er mig ubegribeligt at der skal skelnes mellem motorbåde og vandscootere under samme kategori. De er begge " kategoritypen C-både ". Mine to vandscootere er begge CE-godkendte og lever op til alle krav. De er begge meget støjsvage og larmer på ingen måde mere end nogen anden tilfældig motorbåd. Derfor syntes jeg ikke, at det ville være forkert at give vandscootere nøjagtig de samme vilkår rent lovgivningsmæssigt.

Med venlig hilsen

Svend Kvorning Ehmsen
DK-6990 Ulfborg

Mobil : 2815 8819
Mail : ske@vja.dk

*Tryghed når du fisker så.
Virksund og Omegns Fritidsfisker Forening
Stiftet den 22. juni 1978 i Virksund.*

DEN. 31. MARTS 2011

Til Dansk Fritidsfiskerforbund
- Friluftsrådet og Miljøministeriet/Naturstyrelsen.

Vedr. J. Nr. NST- 4100 – 0000 fra den 10. februar 2011.
=====

Hermed vores hørings svar med sejlads af/med **VANDSCOOTERE**. PÅ Lovens Bredning. De dyrker deres sport i Fuglebeskyttelsesområde. Dertil sejler de meget stærkt og dermed til fare for mange som bader i vores område ved Sundstrup og Virksund områderne.

Vi har jo 2. Campingplader i området. (Lundø og Virksund) Samt mange turister da området har ca. 3,500 sommerhuse.

For nogle år siden blev en ung mand påsejlet af ***SPEEDBÅD*** og døde derefter.

Vi vil da meget gerne foreslå, at alt ***SPEEDBÅDSSEJLADS*** bliver forbudt samt sejlads med **VANDSCOOTERE I DETTE OMRÅDE DA DET ER MEGET FARLIG AT BADE NÅR DE LEJER MED FARTØJER.**

Området er meget besøgt om sommeren af familier med børn.

Med venlig fritidsfisker hilsen
P.f.v.

SIG. FMD. Sigvald Fihl

P.S. Jeg mener denne sag må da optages i De Grønne i hver Kommune.

Formand Sigvald Fihl Virksundsvej 116, Knudby. DK – 8831 Løgstrup
Tlf. 86644061 E Mail. sigvald@fiberpost.dk www.fritidsfiskerforbundet.dk

WWW. Fjordvenner.dk CVR – 32389163

HOVEDSPONSOR. SPARBANK, SKIVE

Fra: Peter Grubb AI-TECH A/S
Sendt: 25. marts 2011 08:12
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse
Cc: "Vesterløkke, Pernille"
Emne: Vedr. vandscooterbekendtgørelse. En vandscooter er som en båd Kat. C

Hej
Det er ikke rimeligt med en forskelsbehandling på den måde, det begrænser brugen af vandscooter. Med vandscooter vil det være en mere miljømæssig forsvarlig måde, at komme rundt på vandet for familien. En vandscooter der er godkendt, og der bla. overholder de skrappe regler der er i andre lande med hensyn til støj, og forurening er væsentlig bedre for miljøet end en stor benzinslugende motorbåd/speedbåd. Jeg har en opfattelse af at nogen bare har set sig sur på vandscootere ! Er det et problem i dag ? eller er der nogen der ikke vil give slip på sagen ?
Så stop istedet privatfly der flyver formålsløst rundt i danmark over de områder man omtaler.
Hvis nogen bryder reglerne (fartsynder, spritbillister osv.) så stop dem. Alkohol på vandet er da et større problem. Havet i sig selv er baggrundsstøj som en motorvej: (sådan vil vi bare ikke opfatte det, for vi kan ikke ændre eller brokke os over det) så støjen er der !

Hvis det er pga. støj så syntes jeg det er lidt meget at lave om på reglerne for de 3 md om året man kan hygge sig på vandet med familien. (Børn der bader støjer, de skriger).
Der skal være plads til alle ! Vi skal alle have lov til at bruge havet, og da en vandscotter er godkendt som kat. c så er det at betragte som en båd, og de samme regler skal gælde.
Jeg var før i tiden imode alt og alt nyt. Men det stopper og begrænser udviklingen. Tænk på dengang windwurferen kom, der mindes jeg også der var problemer.
Det må da give større problemer med motorbåde i de områder i har markeret i dag!

Ps. jeg har ikke en vandscooter! Men en motorbåd.
Der kommer ikke 1000 vandscooterer !
Se nu først om der kommer problemer med nuværende regler. Nuværende regler har ikke været prøvet en sommer endnu ! Man kan altid lovgive.

Med venlig hilsen
Peter Grubb
Birkevej 4
2680 Solrød

Har både flystøj (indflyvning til kastrup), Køgebugt motorvej, Havet der bruser, skrigene børn om sommeren (når vandet er til det) sådan er det ! Ellers må jeg flytte ud på landet

Fra: Lene Andersen
Sendt: 11. februar 2011 14:41
Til: NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse; "Vesterløkke, Pernille"
Cc: EBST Ministerbetjening (EBST)
Emne: VS: Høring - vandscooterbekendtgørelse
Vedhæftede filer: Høringsbrev.doc; Udkast til bekendtgørelse.doc; Kortbilag.pdf; Høringsliste.doc

Kære Pernille Vesterløkke

Erhvervs- og Byggestyrelsen har ingen bemærkninger til høring - vandscooterbekendtgørelsen.

Med venlig hilsen

Lene Andersen
Erhvervs- og Byggestyrelsen
Dahlerups Pakhus
Langelinie Alle 17
2100 København Ø
Telefon direkte 35 46 63 63

Fra: Christian Skov
Sendt: 21. marts 2011 10:13
Til: NST - Jura postkasse
Emne: Vandscooter høring

Jeg har noteret mig at man er i gang med at udhule højesterets afgørelse, hvor det naturligvis blev lovligt at sejle med vandscooter i alle farvande hvor der ligeledes må sejles med motorbåde.

Jeg har gennemgået kortet og kan se at det faktisk ikke er muligt at sejle ind og ud af bla issefjorden, lige som der heller ikke må sejles i mange andre områder. Såfremt disse regler skal implementeres må det naturligvis gælde for alle både der drives frem af motor. Ligesom sejlbåde heller ikke må sejle der for motor. Det er jo et aldeles usagligt argument, hvilket højeste ret også er enig i at en vandscooter larmer mere end andre både. De er blevet lige stillet med en almindelig motor båd. Derfor svarer det nye regulativ til at man helt ignorerer den klare dom. Det vil i mine øjne være det samme at gøre gældende, at på visse vej strækninger på land må der ikke køre røde biler da de forstyrrer øjet.

Med venlig hilsen

Christian Skov
Syvhøjvænge 240
2625 Vallensbæk

Med venlig hilsen

Christian Skov



Tel.: +45 33 13 10 45
Fax.: +45 33 13 10 75
Email.: csk@interior-gruppen.com
Web.: www.interior-gruppen.com

Fra: Henrik M Hestbech
Sendt: 15. februar 2011 10:27
Til: NST - Jura postkasse
Cc: Danmarks Naturfredningsforening; åå Friluftsrådet
Emne: TIL FORDELING HOS OLUF/Høring vedr. vandscooterbekendtgørelse

Til rette vedkommende.

Af udkastets §4 fremgår det, at kommunalbestyrelsen forventes at føre tilsyn med bekendtgørelsen.

Enhver miljøragsbehandler ved, at når man skriver en miljøgodkendelse, skal man kunne forklare, hvorledes man vil håndhæve vilkårene. Det fremgår også af MSTs vejledninger, at man selvfølgelig ikke bør stille vilkår, som man ikke kan håndhæve, eller vilkår, som man ikke kan kontrollere for overholdelse.

Derfor vil jeg gerne stille spørgsmålet: Hvordan forventes det, at kommunalbestyrelsen skal kontrollere,

- 1) at vandscootere sejler med maksimalt 5 knob?
- 2) at vandscootere ikke sejler indenfor 300 m fra kysten?

Danmarks kystlinie er lang i forhold til landets areal. Kunne det tænkes, at de EU-regler, som omtales på forsiden af NST (men ikke omtales hverken i udkastet eller i den specifikke internetside, som linker til forslaget) som baggrund for den bekendtgørelsesforslaget, ikke har taget højde for det?

Langs Danmarks kyster er vandstanden lav. Der er en stor og aktiv rekreativ udnyttelse af det kystnære område, både med vinterbadning, kajak, kano, robåd, snorkling og dykning. Typisk meget lidt støjende aktiviteter, som giver motion og er med til at forbedre folkesundheden. Hvis der gives så voldsomt los til adgangen til motorsport i det kystnære miljø, som der lægges op til i bekendtgørelsesforslaget, bør der følge et krav om kørekort eller lignende til vandscootere med i forslaget, som sikrer at førere af vandscootere lærer at passe på de "bløde trafikanter".

Jeg mener selvfølgelig, at det er en forkert beslutning at slippe tøjlerne overfor vandscootere i Danmark. De gældende regler, hvor kommunalbestyrelsen selv kan give lov til vandscootere, der hvor kommunalbestyrelsen finder det hensigtsmæssigt (og dermed også finder det muligt at kontrollere vilkårene for udøvelsen af motorsporten), er liberale og lægger op til et ansvarsfuldt selvstyre.

De nye regler lægger op til at give los, giver ikke reelle muligheder for at kontrollere om de bliver overholdt og vil ikke give kommunalbestyrelsen nogen form for selvbestemmelse.

MVH Henrik Hestbech
Begejstret amatør

Rosendahls-koncernen er en af Danmarks førende leverandører af grafiske kommunikations- og publiceringsydelser med virksomheder i København, Odense og Esbjerg. 230 dygtige og entusiastiske medarbejdere brænder for at levere dig en bred vifte af miljøvenlige, grafiske design- og produktionsydelser, digitale printløsninger, elektronisk publicering og web-kommunikation samt lager-/pakke-/distributionsydelser, der effektivt og i et højt kvalitetsniveau kan løse dine kommunikationsbehov.

Fra: michael schnedler

Sendt: 24. marts 2011 10:05

Til: NST - Jura postkasse; thomas revoow

Emne:

Jeg kan ikke bakke op om ny bekendtgørelse vedr. sejlads med vandscootere. Min vandscooter er en CE-godkendt kategori C båd, så jeg vil sejle samme steder, som mine venner gør i deres motorbåde. Jeg kan ikke se, hvorfor der skulle være forskel på rettighederne til at sejle speedbåde frem for vandscooter. Man forbyder heller ikke de røde Audi'er frem for de blå Audi'er på vejene. Min vandscooter støjer ikke som mange fejlagtig tror, når den er CE-godkendt. Vandscootere skal have samme vilkår som motorbåde, da de begge er kategori C både.

Venlig hilsen

michael schnedler
stentofte 15
8362 hørning