



Klima- og miljødepartementet

**Deres referanse**

**Vår referanse**

2011/4977-8-47702/2017-KRIKAS

**Klassering**

J00

**Dato**

09.03.2017

## **Forslag til uttalelse fra Fredrikstad kommune - Endelig uttalelse ettersendes etter politisk høring**

Vi oversender med dette kommunens foreløpige uttalelse til forslag om oppheving av vannscooterforskriften. Endelig behandling av høringsuttalelsen gjøres av Bystyret den 23.3.2017. Vi ber derfor om én ukes utsatt frist slik at vi får oversendt den ferdig behandlede uttalelsen. Vedlagt ligger høringsuttalelsen og utvalgsleders innstilling i saken.

Med hilsen

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur*

Kristin Lugg  
spesialkonsulent

Vedlegg:

- 1 Forslag til uttalelse fra Fredrikstad kommune
- 2 Saksdokument

Kopi til interne mottakere:

Hanna Tangvald Miljø og landbruk

**Miljø og landbruk**

Besøksadresse: Nygaardsgt. 16, 1606 Fredrikstad  
E-postadresse: [postmottak@fredrikstad.kommune.no](mailto:postmottak@fredrikstad.kommune.no)  
Telefon: 69 30 60 00 Org.nr: 940039541

Postadresse: Postboks 1405, 1602 FREDRIKSTAD  
Webadresse: [www.fredrikstad.kommune.no](http://www.fredrikstad.kommune.no)  
Tlf. saksbeh.: 69 30 60 49 Bankkonto:

## Høringsuttalelse – Oppheving av vannscooterforskriften

I Fredrikstad er det i kystzoneplanen for Fredrikstad kommune 2011-2023 allerede pekt på utfordringer knyttet til sikkerhet og støy fra båttrafikken. I planen er det et mål at: *Fredrikstads kystzone og Østfoldkysten forøvrig skal forvaltes gjennom bruk og vern i et bærekraftig perspektiv. Kysten skal nyttes som områder for opplevelse, friluftsliv, båtliv, fritidsboliger, helårsboliger, næring og transport, samtidig som kystens spesielle landskaps-, natur-, og kulturverdier bevares. Rekreasjonsverdier, naturverdier og kulturminneverdier skal forvaltes som en ressurs av nasjonal betydning, til beste for befolkningen i dag og i fremtiden og tillegges avgjørende betydning i all forvaltning og planlegging.*

Fredrikstad kommune mener at det eksisterende regelverket for vannscootere bør videreføres med eventuelle tilpasninger for å gjøre bruken av vannscootere mer sikkert og regelverket lettere å håndheve. Miljødirektoratet ga i 2015 departementet en tilråding hvor de anbefalte at dagens regelverk videreføres, og at det foreløpig ikke gjøres endringer i reglene om forbudsområder. Direktoratet mente at det av sikkerhetsmessige grunner kunne vurderes om fartsbegrensningen på 5 knop for transportkjøring i forbudsområdene kan oppheves og harmoniseres med hva som gjelder for småbåter generelt. Fredrikstad kommune mener miljødirektoratets tilråding burde følges.

En likestilling av vannscootere og fritidsbåter vil sannsynligvis innebære en opptrapping av konfliktnivået i skjærgården. Dersom vannscooterforskriften oppheves må kommunen foreta en grundig vurdering av hvilke natur- og miljøverdier og brukerinteresser som kan komme i konflikt med bruk av vannscooter, og bruke det tilgjengelige regelverket deretter.

Så lenge det ikke er åpent for å skille vannscootere fra andre fritidsbåter i lokale farts- og ordensforskrifter, blir det vanskelig for kommunene å ta tak i de utfordringene som er spesielle for vannscootere. Dersom vannscooterforskriften likevel oppheves bør det være mulig for kommunen å stille særskilte krav til vannscootere, som egen type fartøy, gjennom ordensforskriftene.

### **Konsekvens støy og friluftsliv**

Rapporten fra Vista Analyse AS (2014) viser til at lydvolument fra vannscootere, særlig fra nyere typer, ikke er høyere enn de fleste motordrevne fritidsbåtene. Ikke desto mindre oppleves lyden fra vannscooter gjerne som mer støyende for de som hører den. Dette har å gjøre med at støy ikke bare dreier seg om lydvolument. Lydens tonalitet kan virke inn, samtidig som måten vannscootere brukes på kan bidra til et bestemt lydbilde. Vannscootere kjøres ofte i sirkler rundt i et avgrenset område og det foretas ofte korte akselerasjoner. Dette skaper en tonal sammensetning som gjør at lydbildet skiller seg markant ut fra annen motorisert trafikk på vannet. Det vises også til at denne type rekreasjonskjøring kan vedvare over lang tid innenfor et mindre område fordi flere personer ofte bytter på å kjøre samme vannscooter, noe som skaper et vedvarende, repetitivt og distinkt lydbilde.

Kysten i Fredrikstad inkluderer boliger, fritidsboliger, bading, soling, fiske, fugletitting, kyststi/turgåing i tillegg til diverse rekreasjonsmessige aktiviteter til vanns. I tettbefolkede strøk og områder med mye fritidsboliger, spesielt langs Onsøykysten, er aktivitetene ved og utenfor kysten store. Utfordringer knyttet til sikkerhet og ulempen med støy fra båttrafikken har lenge vært et tema i kommunen. I forbindelse med rullering av Kystzoneplan for Fredrikstad kommune 2011-2023 ble det drøftet et forslag om en generell fartsbegrensning i en fast avstand fra land der målsettingen var å få den hurtiggående båttrafikken lenger ut fra land for å øke sikkerhet og at ulempen med støy fra båttrafikk reduseres. Hensynet til politiets utfordringer med å håndheve fartsbegrensningene gjorde at man ønsket mer erfaring med de fartsbegrensningene som allerede gjelder før en eventuell generell fartsforskrift blir aktuell.

Det eksisterende regelverket for vannscootere, med en buffersone på 400 meter fra land, anses som et godt tiltak for å hindre at de som bor og oppholder seg i nærheten av sjø ikke blir plaget av støy fra vannscooteraktivitet. Det antas også å være et godt tiltak i forhold til sikkerheten til de som utøver friluftsliv i Fredrikstads kystsonen. Det antas at en noe kortere buffersone, for å ivareta sikkerheten til vannscooterbrukerne, også vil kunne gi tilfredsstillende beskyttelse for annet friluftsliv. Dette må imidlertid utredes.

Som Klima- og miljødepartementet skriver i sitt høringsbrev er det grunn til å tro at en oppheving av vannscooterforskriften vil føre til økt vannscootertrafikk. Dette vil videre øke potensialet for konflikter mellom vannscootere og andre interessegrupper slik som hyttefolk, fastboende, badende/brukere av strandsonen, båtfolk og andre utøvere av friluftsliv. I høringsbrevet presiseres det at markeringsbøyer ved badeplasser uansett fortsatt skal være en grense også for scootertrafikk. I Fredrikstad kommune er det registrert rundt 100 badeplasser, kun ved 10 av disse badeplassene er det satt ut markeringsbøyer for å skjerme de badende for forbigående båttrafikk. Det er grunn til å tro at en liberalisering av regelverket for vannscootere vil utsette de badende, og andre som ferdes på vannet, for en større risiko og gi et økt antall interessekonflikter i kystsonen. Skjærgårdstjenesten i Fredrikstad har også med dagens regelverk registrert uvetting kjøring i nærheten av badeplasser og nærme land.

I Fredrikstad er det registrert rundt 5000 hytter, hvorav de fleste ligger langs kysten. I tillegg ligger mange boligeiendommer i nær tilknytning til kystsonen. I helger og ferier er det i Fredrikstad en utstrakt bruk av fritidseiendommer og friluftsområder i rekreasjonsøyemed. Det antas at vannscooteraktiviteten også er størst i disse periodene og at potensialet for interessekonflikter vil øke ved en eventuell oppheving av vannscooterforskriften. Som nevnt ovenfor er det i Fredrikstad allerede utfordringer knyttet til sikkerhet og støy fra båttrafikken og det forventes at disse utfordringene vil bli større ved en oppheving av forskriften.

Måten en vannscooter brukes på, og dens lydbilde taler for en særregulering for bruk av vannscootere. Rapporten fra Vista Analyse AS viser til at uvøren kjøring med vannscooter i de fleste tilfeller er årsaken til risiko og ulykker, og at det allerede i relativt stor grad forekommer vannscooterkjøring som ikke er i tråd med regelverket. I tillegg skiller lydbildet fra vannscootere seg markant ut fra annen motorisert trafikk på vannet. At kommunale fartsforskrifter og ordensforskrifter ikke kan begrenses til bare å gjelde vannscootere gjør det vanskelig for kommunene å ta tak i utfordringene som er spesielle for denne typen fartøy.

### **Konsekvens for natur**

Vista Analyse sin rapport konkluderer med at det eksisterende regelverket har tilstrekkelige buffersoner for å ivareta naturhensyn. Dersom vannscooterforskriften oppheves må kommunen foreta en grundig vurdering av hvilke naturverdier som kan være sårbare for bruk av vannscooter, og bruke det tilgjengelige regelverket deretter.

Fredrikstad har en varierende skjærgård bestående av elveutløp, trange sund og mange holmer og skjær. Flere av disse områdene er vernet som naturreservater. I de fleste verneforskriftene finnes det regler om vannscooterbruk i hekkesesongen. Nasjonalparken har også en del restriksjoner knyttet til hastighetsbegrensning. Søsterøyene, som er vår del av nasjonalparken, ligger så langt ute at det er vanskelig tilgjengelig med vannscooter. Det nye lovforslaget vil altså ikke overstyre allerede eksisterende verneforskrifter.

Vannscootere kan kjøres på grunne områder som følge av at de ikke har en propell som stikker ned i vannet. Dette medfører et stort potensial for å påføre forstyrrelser i vannmiljøer som tidligere ikke ble utsatt for nærgående båttrafikk. Kjøring i høy hastighet i slike områder vil gi fisk og andre levende organismer kort reaksjonstid og dermed begrensede muligheter til

å unngå vannscooteren. Dette medfører en risiko for påkjørsel av fisk og andre dyr som lever på grunne områder og i overflaten.

En stor del av kommunens bukter består av gruntvannsområder med mudderbunn. I disse områdene er det ofte etablert viktige bløtbunnsbiotoper som ålegrassamfunn. Det er flere av disse som ligger utenfor verneområder, slik at det foreløpig ikke vil være begrensninger til bruk av vannscooter ved disse dersom vannscooterforskriften oppheves. Gjentakende fornøyleskjøring i bløtbunnsområder vil føre til oppvirvling av sjøbunnen som igjen kan føre til nedslamming av filtrerende organismer og redusert lysgjennomstråling til bunnvegetasjon. Dette kan medføre redusert vekst over tid. For de organismene som oppsøker disse områdene for næring og beskyttelse, vil nedslamming medføre redusert næringstilgang og predatorunntvikelser.

Siden vannscootere kan kjøre på grunne områder med viktig naturmangfold og fornøyleskjøring med vannscooter kan være forstyrrende for dyreliv bør det være mulig for kommunen å stille særskilte krav til vannscootere, som egen type fartøy, f. eks. gjennom ordensforskriften dersom vannscooterforskriften oppheves.

Vista analyse vurderer at vannscootere først og fremst har innvirkning på fugler og akvatiske dyr. Effekter av vannscootervirksomhet på fugler vil omfatte alt fra relativt ubetydelige atferdsendringer med liten effekt, til alvorlige effekter som har betydning for fuglenes overlevelse og hekkesuksess. Vista Analyse sin litteraturgjennomgang viser at det er viktig å ha en buffer i form av en forbudssone for å skjerme sårbare arter. Utenlandske studier anbefaler en viss bredde på buffersoner av hensyn til natur. For eksempel burde ikke vannscootere tillates nærmere ternekolonier enn 100 meter, og at det benyttes lav fart nær slike kolonier.

Buffersoner langs land vil for øvrig ikke kunne fange opp områder for vannfugler som kan samle seg langt fra land og på små holmer. Disse kan være ekstra sårbare i myteperioden ettersom de ikke kan fly vekk fra en forstyrrelse. Det er vanskelig å bruke det regelverket departementet foreslår for å ta hensyn til disse.

For å ivareta naturhensyn i Fredrikstadskjærgården mener Fredrikstad kommune at det bør opprettholdes buffersoner langs land med restriksjoner for vannscooterbruk.



**Saksnr.:** 2011/4977  
**Dokumentnr.:** 5  
**Løpenr.:** 17226/2017  
**Klassering:** J00  
**Saksbehandler:** Kristin Lugg

## Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Kultur- og miljøutvalget	01.03.2017	
Formannskapet	16.03.2017	
Bystyret	23.03.2017	

## Høring om oppheving av vannscooterforskriften

### Utvalgsleders innstilling

Utvalgsleder anbefaler kultur- og miljøutvalget å gi følgende innstilling til formannskapet:

1. Fredrikstad kommunes høringsuttalelse til forslag om oppheving av vannscooterforskriften oversendes Klima- og miljødepartementet slik det fremkommer av vedlegg 1.

Fredrikstad, 20.02.2017

### Kort begrunnelse for eventuelt endret innstilling fra utvalgsleder

Ingen endring.

### Rådmannens kommentar

Ingen kommentar

### Rådmannens forslag til innstilling

1. Fredrikstad kommunes høringsuttalelse til forslag om oppheving av vannscooterforskriften oversendes Klima- og miljødepartementet slik det fremkommer av vedlegg 1.

### Sammendrag

Klima- og miljødepartementet (KLD) har sendt på høring et forslag om å oppheve vannscooterforskriften. En oppheving av forskriften vil innebære at det ikke lenger finnes en nasjonalt fastsatt særregulering for bruk av vannscootere. De generelle reglene for bruk av fartøy, vil fremdeles gjelde for bruk av vannscooter. Forslaget innebærer at kommunene gis ansvaret for å regulere bruken av vannscootere i sammenheng med regulering av andre fartøy slik at de lokale interessene blir ivaretatt. Havne- og farvannsloven og motorferdselloven gir kommunene mulighet til å regulere bruken av vannscootere og øvrige fartøy etter lokale vurderinger.

### Vedlegg

- 1 Høringsbrev
- 2 Lokale fartsbegrensninger i Fredrikstad - kart
- 3 Forslag til høringsuttalelse - Oppheving av vannscooterforskriften

### Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

[Vista Analyse AS – evaluering av regelverket for vannscooter](#)

### Saksopplysninger

Vannscooterforskriften ble vedtatt i 2013 med særskilte restriksjoner i forbudsbelter fra land på 400 meter i sjø og 500 meter i ferskvann. I forbudsbeltene er det tillatt med transportkjøring saktere enn 5 knop og med stø kurs for å komme seg ut og forbi

forbudsbeltene. Transportkjøringen skal i utgangspunktet skje i farled. All kjøring er uansett forbudt i verneområder, elvestrekninger og innenfor oppmerkede badeområder.

I dag finnes det fartøy med tilnærmet lignende egenskaper som vannscooter, både når det gjelder fart og støy, som ikke omfattes av vannscooterregelverket, men som kun reguleres av de alminnelige regler for ferdsel til sjøs. Regjeringen ser ikke behovet for å forskjellsbehandle vannscooter og andre fritidsfartøy, og har derfor besluttet å sende på høring et forslag om å oppheve vannscooterforskriften.

KLD viser til at ulempene som kan oppstå ved bruk av vannscootere, kan variere mye mellom ulike landsdeler, særlig når det gjelder ulemper for friluftsliv langs kysten. Disse ulikhetene mener departementet taler for at kommunene gis ansvaret for å regulere bruken av vannscootere i sammenheng med regulering av andre fartøy slik at de lokale interessene blir ivaretatt.

Vista Analyse AS gjennomførte i 2014 en evaluering av vannscooterregelverket. Rapporten konkluderer med at regelverket ivaretar hensynet til natur- og friluftsinnteresser. Forbudsfeltet spiller en viktig rolle med hensyn til natur og til å minske motsetninger i forhold til friluftsbukere i form av støy og målkonflikter.

Videre konkluderes det med at regelverket ikke ivaretar de sikkerhetsmessige sidene ved bruk av vannscooter godt nok. Risikoen for publikum er generelt sett liten på grunn av restriksjonene i forbudssonene. Lovlig vannscootervirksomhet er lagt til en sone 400 meter fra land, hvor forholdene mange steder langs kysten ikke er egnet for vannscooterbruk og hvor føreren selv må vurdere om såkalt signifikant bølgehøyde er under 2 meter (som er det forhold vannscooteren er laget for). Vannscootere kan havarere eller gå tom for drivstoff og da er 400 meter inn til land langt. Kravet til transportkjøring i 5 knop, som i mange tilfeller vil medføre et avvik i forhold til annen trafikk og dermed bidrar til et uryddig trafikkbilde fører til risikable situasjoner.

Rapporten fra Vista Analyse AS konkluderer også med at regelverket ikke er utformet slik at det er mulig å håndheve og kontrollere. Det er Politiet og Statens naturoppsyn (SNO) som fører tilsyn og kontroll med at bestemmelsene gitt i forskriften blir overholdt. Flere aktører (både fra myndighetssiden og brukersiden) uttrykker at de ulike reglene for småbåter og vannscootere oppleves som ulogisk og til dels urettferdig, noe det er indikasjoner på at svekker lojaliteten til regelverket. Med hensyn til praktiske forhold, er det ønske om et registreringsnummer på vannscootere, slik at en vannscooter som observeres og mistenkes for ulovlig kjøring kan identifiseres. Det påpekes også at det er vanskelig å kontrollere om transportkjøring foregår i tråd med regelverket, da det i hvert tilfelle vil variere hva som er rett vinkel ut fra land og til 400 meters sonen og om/hvor en vannscooterfører befinner seg på denne linja.

Til slutt konkluderer rapporten med at regelverket ikke er brukervennlig. Vannscooterbrukere vurderer at regelverket er lett tilgjengelig via internett, men at det er vanskelig å finne fram til de kommunale fartsbestemmelsene. Brukere angir at forskriften er til dels vanskelig å etterleve, selv om man anstrenger seg. Brukere uttrykker også at de ikke forstår hvorfor regelverket inneholder strengere retningslinjer enn det som legges til grunn for reguleringen av småbåter, at dette oppfattes som urimelig og også kan medføre økt risiko for brukeren. Brukerne opplever det også som vanskelig å vite om de holder de lovlige avstandene fra fastland og holmer. Publikum (de som blir berørt av vannscooteraktivitet) oppfatter regelverket både som nokså lett tilgjengelig og relativt enkelt å forstå, men at regelverket er vanskelig å bruke i praksis.

Med bakgrunn i rapporten fra Vista Analyse AS ga Miljødirektoratet i 2015 KLD en tilråding hvor de anbefalte at dagens regelverk videreføres, og at det foreløpig ikke gjøres endringer i reglene om forbudsområder. Direktoratet mente at det av sikkerhetsmessige grunner kunne

vurderes om fartsbegrensningen på 5 knop for transportkjøring i forbudsområdene kan oppheves og harmoniseres med hva som gjelder for småbåter generelt. KLD viser til at det i regjeringens politiske plattform (Sundvoldenplattformen) er uttrykt at regjeringen vil fjerne unødvendige og særnorske forbud og påbud, herunder forbud mot vannscooter.

#### Hvilke muligheter får kommunene til å regulere vannscootervirksomhet

Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag inneholder regler for motoriserte fartøy som ferdes i innsjøer, bekker og åpne og islagte elver. Kommunen kan bestemme at ferdsel helt eller delvis ikke skal være tillatt i disse områdene. Kommunen kan begrense ferdselen til deler av en elvestrekning eller innsjø eller bare tillate ferdsel for visse båttyper. Det kan f.eks settes forbud mot bruk av vannscootere.

Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven) gir det juridiske rammeverket for regulering av, og tilrettelegging for, sikker ferdsel i farvannet. Loven gjelder i territorialfarvannet og indre farvann. Loven gjelder for vannscooter på lik linje med andre fartøy. Kommunene har i hht. § 9 ansvar innenfor det området hvor kommunen har planmyndighet etter plan- og bygningsloven, dvs. til en nautisk mil utenfor grunnlinjen (kommunens sjøområde). Derimot tilligger det departementet ansvar og myndighet for hovedleder og bileder, selv om disse ligger i kommunens sjøområde.

Gjennom forskrift om fartsbegrensninger i sjø, elv og innsjø (som er hjemlet i havne- og farvannsloven § 13) har kommunene hjemmel til å gi lokale fartsforskrifter. Slike fartsbegrensninger kan gis både for deler av eller hele kommunens sjøområde. Både den sentrale fartsforskriften og lokale forskrifter om fartsbegrensning gjelder for alle typer fartøy, herunder vannscooter. Det er ikke anledning til å gi forskrift om fartsbegrensninger som bare gjelder for en fartøytype. Det er ikke fastsatt en felles nasjonal fartsgrense, men den sentrale fartsforskriften inneholder en generell aktsomhetsplikt om at fartøyer skal utvise forsiktighet og avpasse farten etter forholdene, samt ta hensyn til bl.a. badende, andre fartøy, strandlinjer etc. Videre er det forbudt å gå i større fart enn 5 knop innenfor en radius av 50 meter fra steder hvor bading pågår. Dette regelverket gjelder også for vannscootere. En oversikt over områder med lokale fartsbegrensninger i Fredrikstad, som er hjemlet i havne- og farvannsloven, ligger i vedlegg 3.

Kommunene har gjennom lovens § 14 hjemmel til å lage ordensforskrifter med begrensninger i bruk av farvannet når «hensynet til fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet krever det». Eksempler på regulering av bruk av fritidsfartøy, herunder vannscooter, kan være forbud mot bruk i bestemte områder, f.eks. i tett trafikkerte områder for å unngå fare for ulykker, av hensyn til støy i f.eks. trange sund, bukter og vikar med hyttebebyggelse eller som er særlig attraktive for friluftsliv. Bruk av fritidsfartøy kan også begrenses til en nærmere fastsatt avstand fra land av hensyn til støy, fare for sammenstøt, konflikt med badende o.l.

#### **Økonomiske konsekvenser**

Dersom vannscooterforskriften oppheves må kommunen vurdere å gi lokale reguleringer med hjemmel i havne- og farvannsloven og motorferdselloven. Arbeidet med å få på plass et lokalt regelverk, og oppfølgingen av dette, vil medføre økt ressursbruk. Departementet mener at disse kostnadene må dekkes av kommunene innenfor de til enhver tid gjeldende budsjettammer.

#### **Konsekvenser levekår/folkehelse**

Formålet med forbudet er å ta bort den særregulering for bruk av vannscootere som gjelder i dag, slik at vannscootere reguleres på lik linje med fritidsbåter. Departementet mener det er grunn til å tro at en slik liberalisering vil føre til økt vannscootertrafikk. Videre mener de at dette sannsynligvis vil øke potensialet for konflikter mellom vannscootere og andre interessegrupper slik som hyttefolk og fastboende, båtfolk og andre utøvere av friluftsliv. Departementet gir kommunene ansvaret for å regulere bruken av vannscootere i sammenheng med regulering av andre fartøy slik at de lokale interessene blir ivaretatt.

## **Ansattes medbestemmelse**

Ikke relevant

## **Vurdering**

I Fredrikstad er det i kystsoneplanen allerede pekt på utfordringer knyttet til sikkerhet og støy fra båttrafikken. En likestilling av vannscootere og fritidsbåter vil sannsynligvis innebære en opptrapping av konfliktnivået i skjærgården. Så lenge det ikke er åpent for å skille vannscootere fra andre fritidsbåter i lokale farts- og ordensforskrifter, blir det vanskelig for kommunene å ta tak i de utfordringene som er spesielle for vannscootere.

Det eksisterende regelverket for vannscootere bør videreføres med eventuelle tilpasninger for å gjøre bruken av vannscootere mer sikkert og regelverket lettere å håndheve. Miljødirektoratet ga i 2015 departementet en tilråding hvor de anbefalte at dagens regelverk videreføres, og at det foreløpig ikke gjøres endringer i reglene om forbudsområder. Direktoratet mente at det av sikkerhetsmessige grunner kunne vurderes om fartsbegrensningen på 5 knop for transportkjøring i forbudsområdene kan oppheves og harmoniseres med hva som gjelder for småbåter generelt. Miljødirektoratets tilråding bør følges.

Dersom vannscooterforskriften likevel oppheves bør det være mulig for kommunen å stille særskilte krav til vannscootere, som egen type fartøy, gjennom ordensforskriftene. Dette begrunnes i at vannscootere potensielt kan brukes på en annen måte enn andre fritidsfartøy.