

Inspraakrapport

Nota Vaarwegbeleid ontwerpversie

*Vastgesteld door het college van dijkgraaf en hoogheemraden
op 26-03-2024*



Verantwoording

Titel: Inspraakrapport Nota Vaarwegbeleid ontwerpversie
Auteurs: Ruben Roelofs, Wouter Zorg
Document: 1985091

Colofon

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR)
Afdeling Ontwikkeling, Strategie en Advies en Afdeling Juridische Zaken
Postbus 550
3990 GJ Houten
Telefoon: 030 634 57 00
Website: www.destichtserijnlanden.nl
E-mail: post@hdsr.nl

1. Toelichting inspraakrapport

De ontwerpversie van de Nota Vaarwegbeleid heeft ter inzage gelegen van 11 januari tot en met 22 februari 2024. In deze periode zijn twee inhoudelijke zienswijzen ingediend.

Om privacy redenen worden de namen en adresgegevens van de insprekers niet in dit inspraakrapport genoemd.

In dit inspraakrapport zijn de zienswijzen van de insprekers en de reactie van het waterschap opgenomen. Er is aangegeven of de zienswijze tot een wijziging van de ontwerpversie Nota Vaarwegbeleid (hierna: de nota) heeft geleid. Het inspraakrapport bestaat uit vier kolommen:

1. Nummering zienswijze: Deze kolom geeft de nummering van de binnengekomen zienswijzen.
2. Zienswijze inspreker: In deze kolom zijn de binnengekomen zienswijzen opgenomen.
3. Reactie waterschap: In deze kolom is de reactie van het waterschap weergegeven.
4. Aanpassing: In deze kolom is aangegeven of de zienswijze tot een aanpassing van het ontwerpbesluit heeft geleid.

Geen aanpassingen Nota Vaarwegbeleid

De ingebrachte zienswijzen geven geen aanleiding om de Nota Vaarwegbeleid inhoudelijk aan te passen.

2. De afzonderlijke zienswijzen

In onderstaande tabel zijn de zienswijzen van de insprekers integraal weergegeven.

Nr.	Zienswijze	Reactie waterschap op zienswijze	Aanpassing
1	<p>Wij wonen direct aan de Hollandsche IJssel en hebben de nota Vaarwegbeleid ontwerpversie bestudeerd. Het is weliswaar pas een eerste versie, maar wij missen nog een scherpe analyse en een goede ambitie, visie en uitvoeringssystematiek op o.a. duurzaamheid, ecologie en aandacht voor de omgeving (i.v.m. met name geluidsoverlast).</p> <p>Analyse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - We verzoeken u hierin mee te nemen dat een groot deel van de vaarbewegingen ter hoogte van caravanpark De Voormolen wordt veroorzaakt door kleine motorbootjes. Nu bent u enkel uitgegaan van schudbewegingen, maar daar tellen deze bootjes niet in mee. - Deze kleine bootjes veroorzaken een fors deel van de aanwezige overlast, doordat deze vaak kleine buitenboordmotoren hebben die veel geluid maken. De daarbij jonge kinderen (vaak te jong voor een vaarbewijs) die de bootjes besturen varen vaak vele keren per dag veel te hard langs en zorgen daarmee voor een flinke overlast. - Daarbij zijn er nog een aantal speedboten die o.a. vanaf jachthaven Marnemoende komen en waarvan bestuurders maling hebben aan de snelheid. - Ook is er nog het toenemend aantal huurboten. Een klein deel daarvan is elektrisch, maar vaak varen deze boten te hard en wordt er harde muziek gedraaid. - Wij verzoeken u om suppers ook mee te nemen in de nota Vaarwegbeleid als recreatieve watergebruikers. Dit aantal neemt enorm toe tussen jachthaven Marnemoende (waar een superhuur is) en het centrum van IJsselstein. - Niet meegenomen in de nota is dat de huidige vaarsnelheid bij caravanpark De Voormolen volgens de bebording 4,5 km/uur is. - Uit de kaarten in de nota wordt ook niet duidelijk wat officiële ligplaatsen zijn/worden. 	<p>Allereerst onze dank voor uw getoonde betrokkenheid bij het beleid van het Hoogheemraadschap.</p> <p><u>Vaarbewegingen</u> U geeft aan dat het aantal schutbewegingen een niet-volledig beeld geeft van het totale aantal vaarbewegingen. Dit onderschrijven wij. Indien er in de toekomst aanleiding is om het aantal vaarbewegingen verder in kaart te brengen, houden wij hier rekening mee.</p> <p><u>Geluidsoverlast</u> U geeft aan geluidsoverlast te ervaren van met name kleine bootjes met buitenboordmotoren en huurboten met harde muziek. Hoewel wij begrijpen dat deze vorm van overlast vanaf het water komt, heeft het Hoogheemraadschap geen bevoegdheid om te handhaven op geluidsoverlast. HDSR kan in haar beleid geen regels opnemen ten aanzien van geluid. Wij kunnen handhaven op grond van onze nautische bevoegdheden, gebaseerd op de Scheepvaartverkeerswet. Het direct melden van geluidsoverlast kan bij de gemeentelijke handhavingsorganisatie (IJsselstein: 06 12 24 02 04), of u kunt digitaal een melding doen op de gemeentelijke website onder 'Melding openbare ruimte'.</p> <p><u>Vaarsnelheid</u> U geeft aan dat de toegestane vaarsnelheid regelmatig overschreden wordt en dat bootjes soms bestuurd worden door minderjarigen. Op al onze vaarwegen wordt door toezichthouders toegezien op het handhaven van de geldende regels. Gedurende het vaarseizoen is er veel recreatief vaarverkeer op de aangewezen vaarwegen. De handhavingscapaciteit wordt zo doelmatig mogelijk ingezet. Daar waar overtredingen worden geconstateerd wordt een waarschuwing uitgedeeld of wordt geverbaliseerd door de toezichthouders. De handhavingscapaciteit is per definitie beperkt en dus kan het altijd voorkomen dat overtredingen niet worden geconstateerd en daartegen niet kan worden opgetreden. Momenteel onderzoeken wij of het mogelijk is om de handhavingscapaciteit te vergroten, in lijn met de geformuleerde wens in het beleidsstuk. We moedigen u aan om van overtredingen melding te maken via onze website. Zo blijven wij op de hoogte van wat er speelt en kunnen wij onze handhavingscapaciteit nog gericht benutten.</p> <p>In de nota wordt voorgesteld om voor alle aangewezen vaarwegen tenminste een maximum vaarsnelheid van 6 kilometer per uur te hanteren. Daaraan liggen een aantal redenen ten grondslag. Allereerst leert de ervaring dat de impact van</p>	Nee

Nr.	Zienswijze	Reactie waterschap op zienswijze	Aanpassing
	<p>Ambitie: We mogen verwachten in deze tijd, waarin duurzaamheid steeds belangrijker wordt dat HDSR hier ook in meegaat. De overheid wil de uitstoot graag beperken van industrie en wegverkeer en steeds meer elektrificeren. In de ontwerpnota is hier echter nog weinig van terug te zien. Wij stellen daarom het volgende voor:</p> <p><i>De overlast (en vervuiling) door de kleinere motorboten (zoals opblaasboten met buitenboordmotor):</i> Het zou mooi en zeer wenselijk zijn als per 2025/2026 ook voor de Hollandsche IJssel een verbod komt op verbrandingsmotoren, in elk geval voor de categorie kleine motorboten. Naast de milieuvoordelen die dit oplevert, wordt het woongenot daarmee ook aanzienlijk vergroot.</p> <p><i>Huurboten</i> Het is een kans om in het beleid op te nemen dat huurboten in 2025/2026 geen uitstoot meer mogen hebben. Hiermee wordt aangesloten op het beleid van o.a. gemeente Utrecht waar vanaf 2025 geen motorboten meer zijn toegestaan op wateren van de stad Utrecht.</p> <p>- <i>Vaarsnelheid:</i> In de ontwerpnota stelt u voor om de vaarsnelheid buiten de bebouwde kom op 9km/u te plaatsen en bij ligplaatsen wellicht 6km/u. Op dit moment staat op de borden bij caravanpark De Voormolen een snelheid van 4,5 km/u. Wij verzoeken u deze snelheid over te nemen in de Nota Vaarwegbeleid voor het traject tussen IJsselstein en jachthaven Marnemoende. Elke hogere snelheid zorgt voor meer overlast voor omwonenden, minder veiligheid op het steeds drukkere water en meer schade aan oevers en natuur. Gezien dat dit deel van de Hollandsche bestemd is voor enkel recreatievaart, geeft dit ook de mogelijkheid om de maximumsnelheid te beperken. Dit gebeurt ook op de weg.</p>	<p>vaarverkeer op de omgeving bij een dergelijke snelheid beperkt is. Het maakt het manoeuvreren van een vaartuig dat ruimte moet maken op de vaarweg ook gemakkelijker. Een vaartuig op kruisnelheid is lastiger koersvast te houden en gevoeliger voor ongecontroleerde bewegingen door wind. Deze relatief kleine verhoging van de maximumsnelheid ter plaatse komt derhalve de vaarveiligheid ten goede.</p> <p>Verder wordt eraan gehecht om binnen het beheergebied van HDSR eenduidig te zijn in het beleid omtrent vaarsnelheid op aangewezen vaarwateren. Dat komt de duidelijkheid richting vaartuigenaren ten goede.</p> <p>Tot slot geldt dat de praktijk leert dat het onderscheid tussen een snelheid van 4,5 km/h en 6 km/h voor de toezichthouders praktisch (optisch) niet te maken valt. Daarmee is ook de handhaafbaarheid van de oude norm een issue gebleken.</p> <p><u>SUPpen</u> U vraagt om recreanten op SUP-boards op te nemen in de nota als recreatieve watergebruikers. Ontwikkelingen op het gebied van waterrecreatie, met name op door spierkracht aangedreven vaartuigen, volgen elkaar snel op. Wij zien er geen meerwaarde in om deze specifieke vorm van waterrecreatie (het SUPpen) apart te benoemen en daar eventueel los beleid voor op te stellen. Het spreekt voor zich dat ook SUPpers zich dienen te houden aan de regels die gelden op het water.</p> <p><u>Ligplaatsen</u> U geeft aan dat uit de nota niet valt op te maken wat officiële ligplaatsen zijn/worden. Dat klopt: de nota geeft een afwegingskader voor het wel of niet toestaan van ligplaatsen. Het vastleggen van ligplaatsen gebeurt echter in de verkeersbesluiten en deze zijn aan verandering onderhevig. Het vastleggen van bestaande of geplande ligplaatsen op kaart, betekent dat deze op korte termijn achterhaald zal zijn. Een dergelijke kaart wordt daarom niet in het beleid opgenomen.</p> <p><u>Duurzaamheid en verbod op brandstofmotoren</u> HDSR wil bijdragen aan de transitie naar duurzaam varen. Er zijn in de nota afwegingskaders opgesteld voor de aanwijzing van vaarwegen, ligplaatsen en de toegestane vaarsnelheid, waarbij ecologie / natuur een belangrijke factor is in de afweging. Op de benedenloop van de Kromme Rijn is HDSR al, in goed overleg met omliggende gemeenten, bezig met een proces om te komen tot een verbod op varen met brandstofmotoren. In dat traject is overigens reeds gebleken dat er veel (tegenstrijdige) belangen gemoeid zijn met een dergelijke ontwikkeling.</p>	

Nr.	Zienswijze	Reactie waterschap op zienswijze	Aanpassing
		<p>De Gekanaliseerde Hollandsche IJssel is onderdeel van het basisrecreatietoervaartnet (BRTN) en is een doorgaande vaarweg. Daarmee is de situatie hier wezenlijk anders dan bijvoorbeeld bij de benedenloop van de Kromme Rijn. Voor een doorgaande route als de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel volgen wij nauwgezet de landelijke ontwikkelingen op het gebied van verduurzaming. Echter, een eenzijdige beslissing tot het verbieden van brandstofmotoren vinden wij niet doelmatig en kan voor ongewenste (gevaarlijke) situaties zorgen, als recreanten bijvoorbeeld moeten uitwijken naar de Lek en in wateren terechtkomen met veel beroepsvaart.</p> <p>Los van eventuele juridische haalbaarheid, vinden wij dat het creëren van differentiatie in de regelgeving voor kleine motorboten en/of huurboten afbreuk doet aan de handhaafbaarheid, uitlegbaarheid en eenduidigheid van het beleid. Dat is onwenselijk.</p>	
2	<p>Geen tekstuele zienswijze ingediend i.v.m. beperkte digitale middelen.</p> <p>Na telefonisch contact kan worden opgenomen dat indiener in zienswijze zorgen uit over de veiligheid rondom het KWA en de ballenlijn. Hij verwacht niet dat zwemmers en schippers zich daar aan zullen houden.</p>	<p>Dank voor uw reactie, wij waarderen uw bezorgdheid.</p> <p>HDSR ziet waar mogelijk toe op de naleving van de ballenlijnen door zwemmers en schippers. Als blijkt dat de maatregelen onvoldoende het gewenste resultaat bereiken of er gevaarlijke situaties ontstaan, zullen we deze heroverwegen en waar nodig de informatievoorziening uitbreiden.</p>	Nee

Ambtshalve wijzigingen:

[...]