

Inspraakrapport

Ontwerpbesluit tot wijziging van het Verkeersbesluit vaarwater de Kromme Rijn

*Vastgesteld door het college van dijkgraaf en hoogheemraden
op 18 juni 2024*



Verantwoording

Titel: Insprakrapport Ontwerpbesluit tot wijziging van het Verkeersbesluit vaarwater de Kromme Rijn

Auteurs: Wouter Zorg, Nicoline Roelofs

Document: 1974774

Colofon

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR)

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

Het ontwerpbesluit tot wijziging van het Verkeersbesluit vaarwater de Kromme Rijn heeft ter inzage gelegen van 13 december 2023 tot en met 23 januari 2024. In deze periode zijn 11 inhoudelijke zienswijzen ingediend. De zienswijze zoals hieronder opgenomen als nummer 8 is door meerdere partijen en op (4) verschillende momenten gedurende de ter inzagelegging, 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 het ontwerpbesluit tot wijziging van het Verkeersbesluit vaarwater de Kromme Rijn (hierna: het ontwerpbesluit) 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 ontwerp verkeersbesluit

De ingebrachte zienswijzen hebben geen aanleiding gegeven om het ontwerpbesluit aan te passen. Het ontwerpbesluit is daarom inhoudelijk ongewijzigd. Wel zijn er ambtshalve enkele, ondergeschikte, taalkundige wijzigingen verwerkt.

2. De afzonderlijke zienswijzen

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

Nr.	Zienswijze	Reactie waterschap op zienswijze	Aanpassing
1	<p>Ik vind het een prima idee om alleen elektrisch aangedreven boten toe te laten op de Kromme Rijn tussen Utrecht en Werkhoven. Jaar na jaar neemt het aantal motorboten op de Kromme Rijn toe en de meeste daarvan zijn niet elektrisch en soms ook erg lawaaiig.</p> <p>Liever nog zou ik zien dat het bevaren van de Kromme Rijn met motorboten geheel verboden wordt. Tot een jaar of 15 geleden was er vrijwel alleen verkeer van roeiboten en kano's op dit stuk Kromme Rijn. Het was de enige waterweg in Utrecht waar rustig en zonder gevaar van snellere vaartuigen gevaren kon worden door roeiers en kanovaarders. Graag zou ik dit zien terugkeren.</p>	<ul style="list-style-type: none">- Het is positief om te vernemen dat u ons voornemen ondersteunt.- Wij begrijpen uw wens voor een algeheel verbod op motorisch aangedreven vaartuigen. Zoals ook opgenomen in de toelichting van het verkeersbesluit is er bewust voor gekozen om dit verbod enkel in te stellen voor brandstof aangedreven motoren. In het kader van het wegen van alle betrokken belangen wordt deze stap als passend gezien.	Nee
2	<p>Als aanwonende ben ik blij met het voorgenomen besluit van HDSR om vanaf 2025 alleen nog emissieloos varen op de Kromme Rijn toe te staan. De afgelopen jaren is de recreatie op en langs de Kromme Rijn toegenomen. Voor het grootste deel gaat het dan om wandelaars, hardlopers, roeiers, suppers, kanoërs en zwemmers waar we over het algemeen geen last van hebben. Helaas zijn er de afgelopen jaren ook steeds meer gemotoriseerde boten op de Kromme Rijn gekomen. Dit zijn</p>	<ul style="list-style-type: none">- Het is positief om te vernemen dat u ons voornemen ondersteunt en dat u de beoogde effecten daarvan onderschrijft. Met u constateren wij in de praktijk een toegenomen druk vanuit de recreatievaart. Het voorgenomen verkeersbesluit probeert een bijdrage te leveren aan beperking van die druk.- Op al onze vaarwegen wordt door toezichthouders	Nee

Nr.	Zienswijze	Reactie waterschap op zienswijze	Aanpassing
	<p>veelal boten met een brandstofmotor, maar ook voor boten met een elektromotor geldt dat veel van deze boten groter zijn dan voorheen en harder varen dan is toegestaan. Dit geeft schade aan de oevers en verstoring van water en bodem door de golfslag. Gemotoriseerde bootjes veroorzaken daarnaast geluidsoverlast en extra lucht- en watervervuiling in een kwetsbaar natuurgebied.</p> <p>Als alleen emissieloos varen wordt toegestaan zal dat zeker helpen om de milieu impact van recreatie op het water, de omliggende natuur en de hinder voor aanwonenden te verminderen. Het lijkt me belangrijk dat ook voldoende middelen/menskracht wordt uitgetrokken voor toezicht en handhaving van dit verkeersbesluit. Op dit moment lijkt er weinig handhaving te zijn (op de maximumsnelheid).</p>	<p>toegezien op het handhaven van de geldende regels. Er wordt gecontroleerd op afmetingen en ook op de toegestane vaarsnelheid. Gedurende het vaarseizoen is er (zeer) 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. Ons voornemen is wel om, zodra het verkeersbesluit definitief is, in het vaarseizoen 2025 extra toezicht te houden op naleving van deze maatregel.</p>	
3	<p>Ik kreeg inzage in de Zienswijze van XX (geanonimiseerd, betreft inspreker 2.) op het voorgenomen besluit van HDSR om vanaf 2025 alleen nog emissieloos varen op de Kromme Rijn toe te staan. Ik ben dan weliswaar geen aanwonende, maar roei regelmatig op de Kromme Rijn en ben blij met het voorgenomen besluit. De argumentatie die hij in zijn brief geeft, onderschrijf ik volledig en wil ik graag bij deze (ook) aanvoeren.</p>	<p>Wij verwijzen voor een reactie naar inspreker 2.</p>	Nee
4	<p>Gemotoriseerd verkeer hoort niet thuis op de Kromme Rijn. Aanwonenden moeten een ontheffing kunnen krijgen.</p>	<p>- Gedurende langere periode is gemotoriseerd verkeer, onder voorwaarden, toegestaan op de Kromme Rijn. Dit bood een grote groep mensen de mogelijkheid tot recreatief gebruik van de vaarweg. Vanuit die</p>	Nee

Nr.	Zienswijze	Reactie waterschap op zienswijze	Aanpassing
		<p>uitgangssituatie is er nu voor gekozen om geen algeheel verbod in te voeren. Zo worden enerzijds recreatieve belangen gediend en wordt anderzijds ingezet op het verbeteren van de ecologie, waterkwaliteit en natuur- en landschappelijke waarden in het gebied.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Naast de afname van het aantal verstoringen in absolute zin, geldt dat vaartuigen met een brandstofmotor in relatieve zin een grote verstoring voor de omliggende omgeving met zich brengen vanwege de geluidsbelasting van de motor. - Een ontheffingenstelsel voor aanwonenden zal leiden tot het bevaren van de Kromme Rijn met brandstofmotoren, hetgeen niet strookt met de sinds lange tijd uitgesproken ambitie van het waterschap om te komen tot een verbod op brandstofmotoren. De voorgeschiedenis is in het ontwerpbesluit uitgebreid toegelicht en bezwaarlijk kan daarmee worden volgehouden dat dit voornemen niet voorzienbaar zou zijn. Daarnaast zal een ontheffingenstelsel afbreuk doen aan de handhaafbaarheid, uitlegbaarheid en eenduidigheid van de maatregel en onwenselijke administratieve lasten met zich brengen. 	
5	<p>Allereerst wil ik benadrukken dat ik begrip heb voor de inspanningen van het waterschap om de ecologische waterkwaliteit van de Kromme Rijn te verbeteren, evenals het streven naar het behalen van de Europese normen voor waterkwaliteit conform de Kaderrichtlijn Water. Ik waardeer het doel om de natuurwaarden te vergroten en de</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Het is fijn om te vernemen dat u een plezierig gesprek heeft gehad met de portefeuillehouder over dit onderwerp. Het belang van verhuurders van vaartuigen heeft in de voorbereiding op dit ontwerpbesluit de aandacht gehad en het is zeer begrijpelijk dat u daar in uw zienswijze nogmaals aandacht voor vraagt. 	Nee

Nr.	Zienswijze	Reactie waterschap op zienswijze	Aanpassing
	<p>vaarveiligheid te verbeteren.</p> <p>Mijn voornaamste bezwaar richt zich op de verplichte overstap naar elektrisch aangedreven boten als enige toegestane vorm van gemotoriseerd varen. Het ombouwen van onze verhuurboten met verbrandingsmotoren naar elektrische motoren vormt een aanzienlijke financiële last voor een kleine onderneming zoals de mijne. Hoewel ik begrijp dat de overstap naar elektrische aandrijving een positieve impact kan hebben op het lokale milieu, vraag ik uw overweging voor een geleidelijke overgangperiode of een gefaseerd plan om deze transitie haalbaar te maken voor kleine ondernemingen. Zo hadden wij afgelopen seizoen een vaartuig met een defecte motor, wat een juist moment was om deze om te bouwen naar elektrisch.</p> <p>Tevens wil ik uw aandacht vestigen op de opmerking van het waterschap betreffende de vermeende mindere belasting van het bodemprofiel door elektrische vaartuigen. Ik betwijfel deze bewering, aangezien elektrische vaartuigen van vergelijkbare omvang nog steeds een vergelijkbare hoeveelheid water verplaatsen. Ik verzoek u dan ook om een grondige evaluatie van deze bewering en indien nodig aanvullend onderzoek om de feitelijke impact op het bodemprofiel te bepalen.</p> <p>Op 13 december 2023 heeft er reeds een plezierig gesprek plaatsgevonden voor de camera van lokale omroep RTV Utrecht met bestuurslid Bert de Groot. Tijdens dit gesprek hebben we enkele zorgen en overwegingen over het voorgestelde vaarverbod kunnen delen.</p> <p>Ik kijk er naar uit om samen te werken met het waterschap om alternatieve oplossingen te verkennen die zowel de ecologische doelen als de belangen van kleine ondernemingen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Hoewel de belangen van verhuurders van brandstof aangedreven vaartuigen in de voorbereiding nadrukkelijk in beeld zijn geweest is er in het ontwerpbesluit niet voor gekozen om een specifieke uitzonderingssituatie te creëren voor verhuurders van vaartuigen in het gebied. Daaraan ligt een aantal redenen ten grondslag. Allereerst is al geruime tijd het voornemen bekend om het gebruik van verbrandingsmotoren te reguleren. In de toelichting bij het voorliggende ontwerpbesluit is dit ook uiteengezet. Bij de verleende vergunningen aan (verhuurders van) vaartuigen met een verbrandingsmotor is hier gedurende langere tijd ook op gewezen. Ondernemers hadden gelet hierop (ruim) de mogelijkheid om de bedrijfsvoering aan te passen. Een (nog) langere overgangstermijn wordt in dat licht niet wenselijk geacht. - Los daarvan geldt dat het creëren van een uitzonderingssituatie afbreuk zal doen aan de handhaafbaarheid, uitlegbaarheid en eenduidigheid van de maatregel. Dat is onwenselijk. - In de zienswijze wordt aandacht gevraagd voor ‘de opmerking van het waterschap betreffende de vermeende mindere belasting van het bodemprofiel door elektrische vaartuigen.’ De indiener betwijfelt die bewering. 	

Nr.	Zienswijze	Reactie waterschap op zienswijze	Aanpassing
	<p>zoals de mijne dienen. Ik stel voor om een dialoog aan te gaan en gezamenlijk tot een passende regeling te komen die zowel de waterkwaliteit als de bedrijfsvoering in het gebied bevordert.</p>	<p>In de onderbouwing van het ontwerp verkeersbesluit is dit onderscheid niet zo gemaakt. Hierin is het volgende opgenomen:</p> <p>Gemotoriseerd varen zorgt voor werveling van de bodem en golfslag. Op deze wijze hebben vaarbewegingen een negatieve impact op de watergang en de ecologie van de (natuurvriendelijke) oevers (o.a. Van Rooijen, 2022; Murphy & Eaton (1983); Sagerman et al., 2020).] Het significant reduceren van het aantal vaarbewegingen beperkt de negatieve impact op de watergang. Dit zal naar verwachting een positieve bijdrage leveren aan verbetering van de ecologische waterkwaliteit en de ontwikkeling van waterplanten. Daardoor ontstaat er meer structuur voor vis en macrofauna.”</p> <p>Met de indiener is onze inschatting dat de impact van brandstofaangedreven motoren en elektrisch aangedreven motoren op het bodemprofiel vergelijkbaar is. De voorgestelde maatregel beoogt (ook juist) om het aantal vaarbewegingen in algemene zin sterk te reduceren. Dát zal naar verwachting tot minder opwerveling van de bodem leiden en aldus de ecologie ten goede komen.</p> <ul style="list-style-type: none">- Uiteraard zijn wij altijd bereid met elkaar verder het gesprek te voeren over het toekomstig vaarbeleid op de Kromme Rijn.	

6	<p>Ik heb met instemming kennis genomen van het voorgenomen besluit om per 1 januari 2025 het varen met brandstofmotor op de Kromme Rijn te verbieden. Met het oog op de natuurwaarden, de water- en milieukwaliteit en een daarbij passende bescheiden recreatieve druk, zie ik deze wijziging van het verkeersbesluit als belangrijke stap op weg naar een schone, rustige en aantrekkelijke Kromme Rijn, waar de natuurbestemming voorop staat.</p> <p>Wat ik wèl jammer vind, is dat in het wijzigingsvoorstel niet gelijktijdig óók een stap is gezet om de eveneens groeiende druk van elektrisch aangedreven vaartuigen te temperen. Ook elektrische boten hebben negatieve impact op watergang, ecologie en oevers. De schroef zorgt voor golfslag, zuiging en opwerveling van slib. Om in 2027 aan de KRW-doelen te voldoen zijn er snel maatregelen nodig. Het is daarom onverstandig om eerst te wachten op de uitkomsten van het ecologisch onderzoek, als nu al duidelijk is dat het veel effectiever is als óók de impact van elektrisch aangedreven vaartuigen wordt ingedamd.</p> <p>Ik pleit er dan ook voor om in het onderhavige verkeersbesluit aanvullend een bepaling op te nemen waarin:</p> <ol style="list-style-type: none">1. de maximum afmeting voor elektrische vaartuigen wordt verlaagd;2. er een maximum gesteld wordt aan het toelaatbare motorvermogen;3. de maximum vaarsnelheid voor motorboten wordt verlaagd tot 4,5 kilometer per uur, in lijn met de vaarregels voor recreatievaart in de stadswateren van Utrecht. <p>Zo'n bepaling komt eveneens de veiligheid op het water en de overlast voor de omgeving ten goede. Zo zullen we nog sneller en effectiever het beoogde doel bereiken dat de Kromme Rijn</p>	<ul style="list-style-type: none">- Het is positief om te vernemen dat u ons voornemen ondersteunt en dat u de beoogde effecten daarvan onderschrijft.- Zoals ook in de toelichting op het verkeersbesluit is aangegeven is de verwachting dat met het verbod op brandstofmotoren een significante reductie van het aantal vaarbewegingen wordt gerealiseerd. Wij gaan de resultaten van de in te voeren maatregelen nauwgezet monitoren. De verwachting is dat het verbod op brandstof aangedreven motoren bijdraagt aan het behalen van de beoogde doelstellingen.- Als waterschap dienen wij in de besluitvorming diverse belangen af te wegen. Daarbij dienen wij uiteraard ook oog te hebben voor de belangen van de recreatievaart. Een algeheel verbod op gemotoriseerd verkeer wordt in die belangenafweging in dit stadium als té verstrekkend gezien. De verwachting bestaat verder dat er geen grootschalige groei van elektrisch aangedreven vaarverkeer zal ontstaan.- Voor wat betreft uw pleidooi voor aanvullende bepalingen in het verkeersbesluit:<ol style="list-style-type: none">1. De maximum afmeting in het huidige verkeersbesluit worden al sinds 2011 toegepast. De inschatting is dat een verlaging van de maximale afmetingen geen of maar zeer beperkte meerwaarde heeft voor wat betreft de beoogde positieve effecten op het gebied van het voorkomen van schade aan oevers, beperken van uitstoot en het verbeteren van de landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden. Voor wat betreft de	Nee
---	--	---	-----

	<p>een aantrekkelijke, natuurlijke, rustige en schone rivier wordt en blijft, waar iedereen van kan blijven genieten. Ik zie uit naar uw reactie en hoop mijn suggesties terug te zien in de definitieve versie. Indien gewenst ben ik graag bereid een en ander nader toe te lichten.</p>	<p>verkeersveiligheid geldt daarnaast dat in de beoordeling van de toegestane afmeting van vaartuigen de Richtlijnen Vaarwegen 2020 wordt gehanteerd. Deze breed gehanteerde en geaccepteerde Richtlijn bevat onder meer maatvoering ten behoeve van een veilige en vlotte scheepvaart. In paragraaf 3.6.1 van deze Richtlijn wordt een handvat gegeven voor de minimaal bevaarbare breedte. Hierbij mag worden uitgegaan van het krappe profiel. Dat betekent dat de minimaal bevaarbare breedte, conform de Richtlijn en uit het oogpunt van verkeersveiligheid, 4xB moet zijn. B is de aan te houden breedte van het vaartuig. De Kromme Rijn is, grof gezegd, tussen de 15 en 20 meter breed. Het huidige verkeersbesluit staat vaartuigen met een breedte van 3 respectievelijk 4 meter toe. Deze maatvoering behoeft vanuit verkeersveiligheidsperspectief vooralsnog geen aanpassing.</p> <ol style="list-style-type: none">2. De meerwaarde van het maximaal toelaatbaar motorvermogen wordt door ons niet gezien. Er is in het verkeersbesluit een maximumsnelheid opgenomen, waarop wordt toegezien. Daarmee worden de in het geding zijnde belangen naar ons inzicht voldoende gewaarborgd.3. In het (nieuwe, concept) vaarbeleid van HDSR, gepubliceerd in het Waterschapsblad 2024, 363 en digitaal te raadplegen via zoek.officielebekendmakingen.nl/wsb-2024-363.html, is opgenomen dat voor alle aangewezen vaarwegen (zoals de Kromme Rijn) een maximum vaarsnelheid van 6 kilometer per uur geldt. Die keuze is gemaakt omdat ervaring leert dat de impact van vaarverkeer op de omgeving dan beperkt is. Bovendien wordt eraan	
--	--	--	--

		<p>gehecht om binnen het beheergebied van HDSR eenduidig te zijn in het beleid omtrent vaarsnelheid op aangewezen vaarwateren.</p> <p>Verder speelt mee dat de stroomsnelheid van de Kromme Rijn op momenten relatief aanzienlijk kan zijn. Bij een lage(re) maximumsnelheid komt de vaarveiligheid van stroomafwaarts varende verkeer dan mogelijk in het geding omdat er een situatie kan ontstaan dat er te weinig druk op het roer van een vaartuig staat om veilig te kunnen manoeuvreren. De praktijk leert tot slot 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 voorgestelde norm een issue.</p>	
7	<p>Ik ben in het bezit van een emissieloos vaartuig, en maak 1 a 2x per vaarseizoen een tochtje over de Kromme Rijn. Ik ben lid van de vereniging XX (geanonimiseerd), die in het bezit is van een collectieve vergunning voor emissievrije vaartuigen op de Kromme Rijn.</p> <p>De Kromme Rijn was ooit de hoofdtak van de Rijn, maar werd in 1122 bij Wijk bij Duurstede afgedamd. Hierdoor was de waterstand beter te beheersen en kon het omringende land vanuit verschillende door de bisschop van Utrecht in leen gegeven landgoederen worden ontgonnen.</p> <p>In de jaren 50 van de vorige eeuw deed de gemeente Utrecht een goede aankoop door drie landgoederen naast elkaar te kopen om voor de recreatie van Utrechtse burgers te bestemmen. Een succesverhaal, Oud en Nieuw Amelisweerd, alsmede Rhijnauwen zijn zeer populair om te recreëren. Dit gebeurt zowel langs als op het water, dit laatste met verschillende vaartuigen. Ook wordt er veel gezwommen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Met de indiener zien wij dat het gebied rondom de Kromme Rijn op recreatief vlak in een behoefte voorziet. - Voor wat betreft de ontwikkelingen op het gebied van het vaarbeleid in Utrecht geldt dat strikt genomen HDSR en Utrecht een eigenstandige positie hebben als vaarwegbeheerder. Utrecht is bevoegd gezag voor de Kromme Rijn tot en met de Waterlinieweg. HDSR is bevoegd gezag vanaf de Waterlinieweg. Binnen die positie kan ook een eigen afweging gemaakt worden over het wel of niet toestaan van brandstof aangedreven motoren. Uiteraard wordt er tussen de bevoegd gezagen van dit vaarwater wel gestreefd naar een consistente en eenduidige toepassing. Daarbij merken wij op dat in de bestuurlijke contacten invoering van emissieloos varen op 1 januari 2025 het uitgangspunt is geweest. 	Nee

<p>Er is wel sprake van geluidsoverlast door de naastliggende autowegen en spoorlijnen. Ook bevinden zich enkele boerderijen binnen genoemde landgoederen waarvan voor mij niet duidelijk is of deze niet tot milieuvervuiling leiden.</p> <p>De gemeenteraad van Utrecht behandelt momenteel de nota Stadswater waarin het gebruik van het vaarwater in Utrecht in de toekomst besproken wordt. Naar verwachting wordt daar dit voorjaar een principebeslissing over genomen.</p> <p>Het beleid gaat richting emissieloos varen in de Utrechtse wateren vanaf 2025. Dit zal betekenen dat met uitzondering van de doorgaande vaarroute (Vaartse Rijn-Oude Gracht-Vecht) het gemotoriseerde vaarverkeer in Utrecht emissievrij zal worden afgewikkeld door elektrische of hybride vaartuigen (voor lange afstanden buiten de stad z.n. met HVO 100 transitiebrandstof).</p> <p>Niet Utrechtse vaartuigen met alleen een verbrandingsmotor zullen dan niet op de singels en de Kromme Rijn kunnen varen.</p> <p>De bezwaren tegen het verkeersbesluit die ik noem zijn de volgende:</p> <p>In de door het waterschap aangehaalde stukken wordt gesproken van een te halen Europese kwaliteitsnorm voor het water van de Kromme Rijn, die ook met het verbod op niet-emissievrije vaartuigen niet te halen valt.</p> <p>Het algemene doel om de waterkwaliteit (onhaalbaar?) te verbeteren wordt niet geoperationaliseerd beschreven.</p> <p>Er is geen aanwijzing dat een schroef van een niet emissievrije boot (NEB) bij dezelfde snelheid en formaat boot meer vervuiling veroorzaakt dan die van een emissievrije boot.</p> <p>Hooguit kan de uitstoot van een NEB vervuiling veroorzaken, doch in verhouding tot die van de snelweg acht ik die zeer</p>	<ul style="list-style-type: none">- Met de indiener zijn wij het eens dat een besluit van de gemeente Utrecht tot het invoeren van emissieloos varen in de Utrechtse wateren, inclusief de Kromme Rijn tot aan de Waterlinieweg, praktisch gezien tot een zeer significante reductie zou kunnen leiden van vaarbewegingen op de Kromme Rijn onder beheer van HDSR. <p>Voor wat betreft dat besluit geldt dat op 14 september en 12 oktober 2023 de Visie stadswater is besproken in de commissie MGOR van de gemeenteraad Utrecht. In die laatste vergadering is besloten om de visie niet voor besluitvorming naar de gemeenteraad door te geleiden. Het college van B&W van Utrecht heeft, voor zover ons bekend, laatstelijk in een raadsinformatiebrief van 1 november 2023 (kenmerk 11782328) de gemeenteraad gewezen op de implicaties van dat besluit. In deze brief is door het college expliciet twijfel uitgesproken over de haalbaarheid van invoering van emissieloos varen per 1 januari 2025 door de gemeente Utrecht, gelet op het geschetste besluitvormingsproces.</p> <ul style="list-style-type: none">- Voor wat betreft uw bezwaren: De Kromme Rijn is een KRW-lichaam. Alle KRW-waterlichamen, zo ook de Kromme Rijn, worden elk jaar gemonitord. Factsheets van het KRW-waterlichaam zijn beschikbaar via het waterkwaliteitsportaal https://www.waterkwaliteitsportaal.nl/krw-factsheets). Monitoringsgegevens worden centraal bijgehouden maar zijn nog niet digitaal openbaar ontsloten. Daar wordt nog aan gewerkt.- Eén van de achterliggende doelstellingen is, zoals	
--	--	--

<p>gering. Elke verbetering is welkom, maar verbod van NEB zal geen verbetering van de luchtkwaliteit en zeker niet van de waterkwaliteit leveren.</p> <p>Blijkbaar is niet onderzocht of de boerderijen een bijdrage aan watervervuiling leveren, voor de volledigheid had dat onderzocht en vermeld moeten worden. Ook wordt niet vermeld wat de instroomvervuiling bij Wijk bij Duurstede is. Het aantal vaarbewegingen van elk type boot (EB en NEB) en de afkomst (wel of niet een Utrechtse ligplaatsvergunning) wordt niet in beschouwing genomen.</p> <p>Uit onderzoeken die aangehaald worden blijkt dat vermindering van de waterkwaliteit gerelateerd zou zijn aan het aantal ligplaatsen voor boten, maar die zijn er maar weinig langs de Kromme Rijn, en elektrisering van de boten die hier liggen maakt geen verschil.</p> <p>Vertroebeling van het water door kano's suppen en roeiboten die op de kant worden getrokken, en zwemmers die op mooie dagen massaal in het water springen en de bodem omwoelen worden niet in beschouwing genomen.</p> <p>De beste waterkwaliteit zou dus na de winter te meten moeten zijn. Voor het begin van het vaarseizoen. Rond half april b.v.. Dit zou dan vergeleken moeten worden met die vlak na de zomer, d.m.v. een relevant aantal metingen. Hierover wordt niet gesproken, alleen in het algemeen over "voorgenomen metingen".</p> <p>Indien de kwaliteit dan toch volgens de "Europese norm" te wensen overlaat is zelfs bij totaal verbieden van elke vorm van recreatie deze norm niet te halen.</p> <p>Het verbieden van NEB door het waterschap is niet zinvol omdat de Kromme Rijn alleen vanuit de gemeente Utrecht te bereiken is via de Singel, en deze al door de gemeente Utrecht emissievrij zal worden gemaakt.</p>	<p>opgemerkt, om de waterkwaliteit te verbeteren. Dat is inderdaad niet geoperationaliseerd beschreven. Dat heeft drie redenen: allereerst is een toelichting op een verkeersbesluit niet de geëigende plek om dergelijke 'operationalisering' vorm te geven. Daarnaast vindt op dit moment overleg plaats over de vraag op welke wijze monitoring dient plaats te vinden. Tot slot bestaat een kennishiaat voor wat betreft de precieze effecten van dergelijke maatregelen. De verwachting is dat deze een positieve uitwerking heeft op de ecologische staat van de Kromme Rijn, maar onderzoek naar de effecten op andere vaarwateren is in beperkte mate beschikbaar. Juist om deze reden wordt de monitoring opgezet.</p> <ul style="list-style-type: none">- In de onderbouwing van het ontwerp verkeersbesluit is het volgende opgenomen: "Gemotoriseerd varen zorgt voor werveling van de bodem en golfslag. Op deze wijze hebben vaarbewegingen een negatieve impact op de watergang en de ecologie van de (natuurvriendelijke) oevers (o.a. Van Rooijen, 2022; Murphy & Eaton (1983); Sagerman et al., 2020).] Het significant reduceren van het aantal vaarbewegingen beperkt de negatieve impact op de watergang. Dit zal naar verwachting een positieve bijdrage leveren aan verbetering van de ecologische waterkwaliteit en de ontwikkeling van waterplanten. Daardoor ontstaat er meer structuur voor vis en macrofauna.- Met de indiener is onze inschatting dat de impact van brandstofaangedreven motoren en elektrisch aangedreven motoren, op het bodemprofiel, vergelijkbaar is. De voorgestelde maatregel beoogt (ook juist) om het aantal vaarbewegingen in algemene zin	
---	--	--

	<p>Het streven van een dierenactivistische politieke partij in Utrecht is om de Kromme Rijn geheel af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, ook EB. Dit volgens een persoonlijke mededeling van een politicus uit hun gelederen.</p> <p>Er kan dan een situatie ontstaan als bij de poging van deze politieke stroming om hertenkampen uit de samenleving te verwijderen om dierenactivistische redenen; de belangen van de mens dreigen volledig ondergeschikt te worden gemaakt aan hun principes.</p> <p>Kortom, oog voor de waterkwaliteit is goed. De waterrecreatie zoals wij die nu kennen in en om Utrecht is door de sterk verbeterde waterkwaliteit t.o.v. de jaren 50 en 60 van de vorige eeuw sterk toegenomen, iets waar velen plezier aan beleven. Het beleid moet echter niet doorschieten met de focus op onhaalbare Europese normen en dierenactivistische principes. Indien dit toch gebeurt kan dit op of na 2027 leiden tot een totaal vaarverbod voor elke gemotoriseerde voortbeweging op de Kromme Rijn, hetgeen tot een zeer onaangename situatie met sterke oppositie tegen het waterschap zal leiden.</p>	<p>sterk te reduceren. Dát zal naar verwachting tot minder opwerveling van de bodem leiden en aldus de ecologische waarden ten goede komen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anders dan de indiener verwacht het waterschap van het beoogde verbod wel degelijk dat het bijdraagt aan een vermindering van de neerslag van schadelijke stoffen in het water en in de onmiddellijke omgeving. Met de indiener stellen wij vast dat er ook diverse andere omgevingsfactoren invloed kunnen hebben. Onze bevoegdheid, en daarmee onze mogelijkheden, om deze omgevingsfactoren te reguleren zijn echter beperkt dan wel niet aanwezig. - Van het verbod op brandstof aangedreven vaartuigen wordt, zoals gezegd, een significant effect op de ecologie in en om de Kromme Rijn verwacht. Dat effect is overigens, zoals toegelicht, breder dan enkel de waterkwaliteit. Het verbod zal naar verwachting ook bijdragen aan de vaarveiligheid en het beperken van overlast en verstoringen. - Wij nemen verder kennis van de door indiener ingebrachte inzichten over bredere maatschappelijke discussies. 	
8	<p>Als bewoner / eigenaar / gebruiker van een langs de benedenloop van de Kromme Rijn gelegen perceel (direct met eigen toegang tot de waterkant) menen wij dat er sprake is van een waardedaling van onze rechten / eigendommen als gevolg van het voorgenomen ontwerpbesluit. Tot op heden hebben wij – zonder al te veel problemen (laatstelijk via het aanvragen van vergunningen, die nooit werden geweigerd eo onder bepaalde voorwaarden altijd werd verstrekt) - altijd gebruik</p>	<ul style="list-style-type: none"> - De recreatieve mogelijkheden op de Kromme Rijn worden door het ontwerpbesluit enkel beperkt in die zin dat er niet langer met een brandstof aangedreven vaartuig kan worden gevaren. Ons waterschap gaat ervan uit dat een dergelijke beperking geen (significant negatief) effect heeft op de waarde van langs de Kromme Rijn gelegen eigendommen. In algemene zin geldt dat indien het waterschap in de rechtmatige 	Nee

<p>kunnen maken van onze recreatieve mogelijkheden, waaronder het met een gemotoriseerd vaartuig gebruik te maken van de Kromme Rijn.</p> <p>Verder is er naar onze mening sprake van een onjuiste, feitelijk onvolledig of zelfs tendentieuze onderbouwing van het besluit: Als bewoners langs de benedenloop van de Kromme Rijn menen wij andersoortige gebruiks- en eigendomsrechten te hebben dan de overige recreanten en zien een slechte onderbouwing van het besluit omdat er geen gegevens zijn van de daadwerk gemaakte vaarbewegingen door of namens aanwonende of recreanten / recreatieve ondernemingen al dan niet vanuit Utrecht gebruik maken van de Kromme Rijn. In uw besluit maakt u hierin geen onderscheid.</p> <p>Als nu juist de “elektrische aangedreven vaartuigen” onbeperkt toegang gaan krijgen tot de benedenloop – waar voorheen ook een vergunningsplicht was – is niet in te zien dat het aantal vaarbewegingen beperkt gaat worden (en derhalve ook geen extra beoogde veiligheid, vergroting van de natuurwaarden en/of waterkwaliteit zal geven). Dit is niet of onvoldoende onderbouwd.</p> <p>Feitelijk is niet vastgesteld dat een benzinemotortje van een vaartuig meer (of vastgesteld relevant) vervuilend is dan een andere vorm van recreatief gebruik van de Kromme Rijn ten opzichte van de kwaliteit van het oppervlakte water. Zelfs als dit het geval zou zijn, dan menen wij dat dan de uitstoot vanaf de A12 op de Kromme Rijn en de industrie die direct, ter hoogte van de Rumst, langs de beneden loop is gesitueerd, een substantieel groter vervuilend effect heeft, waar geen extra voorzieningen door of namens het Hoogheemraadschap zijn te verwachten (dit met oog op de waterkwaliteit). Dezelfde effecten (vervuiling) door recreanten (in kano of elektrische vaartuigen) wordt eveneens niet verder aan banden gelegd of</p>	<p>uitoefening van zijn publiekrechtelijke bevoegdheid of taak schade veroorzaakt die uitgaat boven het normale maatschappelijke risico en die een benadeelde in vergelijking met anderen onevenredig zwaar treft, desgevraagd een vergoeding wordt toegekend. In zoverre is in een systematiek voorzien om eventuele schade, in lijn met de daarvoor geldende regels, te vergoeden. De hiervoor geldende regels zijn enerzijds neergelegd in titel 4.5 van de Algemene wet bestuursrecht en anderzijds in de Verordening Nadeelcompensatie Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden 2023.</p> <ul style="list-style-type: none">- Het beeld van een onvolledige of tendentieuze onderbouwing herkennen wij niet. Wij stellen verder vast dat aanwonenden niet een andersoortig gebruiks- en eigendomsrecht hebben op de Kromme Rijn. Voor grote delen van het gebied geldt dat dit openbaar toegankelijk is. De Kromme Rijn is een openbaar vaarwater en in die zin toegankelijk voor eenieder, binnen de in wet- en regelgeving vastgelegde grenzen.- In de huidige situatie is het elektrisch aangedreven vaartuigen toegestaan, onder de voorwaarden genoemd in het geldende verkeersbesluit, om te varen op de benedenloop van de Kromme Rijn. Het ontwerpbesluit wijzigt daarin dus niets. Het aantal elektrisch aangedreven vaartuigen is, in algemene zin, beperkt ten opzichte van het aantal brandstof aangedreven vaartuigen. Dat beeld herkennen wij op de Kromme Rijn en wordt ook bevestigd in het aantal vergunningen dat wij door de jaren heen voor gemotoriseerd varen op de Kromme Rijn hebben afgegeven.	
--	---	--

<p>gehandhaafd (hierbij bedoeld op bijv. de lege plastic zakjes die drijvend langskomen). Ditzelfde effect zien wij ook bij de niet professionele kanoërs die te pas en te onpas in de oevers belanden. Deze laatste geven naar onze mening niet de indruk zich te bekommeren om natuurwaarden en/of de vaarveiligheid van andere gebruikers van de Kromme Rijn. Met de huidige regel van de maximum snelheid van 6 km per uur is allang rekening gehouden met de natuurwaarden. Niet valt in te zien dat vanuit het omzetten van gemotoriseerd naar elektrisch enige ‘vergroting’ van de natuurwaarden in dit deel van de Kromme Rijn zou zijn te voorzien. Hetzelfde geldt voor de waterkwaliteit of vaarveiligheid. Voor ons is dit op dit moment ook niet afdoende gemotiveerd of onderbouwd in het ontwerp voorstel. De bestaande regels staan in het verkeersbesluit sinds 16 februari 2023. Om regels op dit moment in 2024 weer vervangen te zien worden, geeft een gevoel dat elk jaar regels schijnbaar moeten worden gewijzigd. Dit is niet een overheidshandeling waar je als burger op zit te wachten vanuit een gevoel van rechtszekerheid of een betrouwbare overheid.</p> <p>Daarnaast biedt de omgeving op dit moment ook geen mogelijkheid om de elektrische vaartuigen op te laden, hetgeen zeker verwacht zou mag worden. Het gaat derhalve niet alleen om de waardedaling van de onroerende zaken, het vervangen van (onderdelen van) de reeds aanwezige gemotoriseerde vaartuigen – maar eveneens om investeringen in de oplaadfaciliteiten (per bewoner). De capaciteit van de accu’s zal daarnaast aanzienlijk moeten zijn – immers de stroming in de Kromme Rijn is zo groot dat kanoërs niet eens terug kunnen varen naar een vertrekpunt in Werkhoven (en daarmee alleen 1 richtingsverkeer zijn vanaf Werkhoven naar Utrecht). Deze keuze hebben de aanwonenden niet, zij zullen</p>	<ul style="list-style-type: none">- Anders dan de indiener stellen wij vast dat de impact van een brandstof aangedreven vaartuig op de directe omgeving op zichzelf groter is dan een elektrisch aangedreven vaartuig. Die impact bestaat uit een grotere geluidsbelasting en uitstoot van schadelijke stoffen in het water en de directe omgeving.- Met de indiener stellen wij vast dat er ook diverse andere omgevingsfactoren invloed kunnen hebben. Onze bevoegdheid, en daarmee onze mogelijkheden, om deze omgevingsfactoren te reguleren zijn echter beperkt dan wel niet aanwezig.- Voor alle vaarwateren binnen het beheergebied van ons waterschap geldt dat deze vrij begaanbaar zijn voor niet motorisch aangedreven vaartuigen, zoals kano’s. Het voorgestelde ontwerpbesluit maakt hierop geen uitzondering. Met de indiener stellen wij vast dat recreanten soms onzorgvuldig omgaan met hun vaartuig en in zoverre een onnodige verstoring van de omgeving veroorzaken. Waar dat wordt geconstateerd worden recreanten daarop aangesproken.- Zoals in de toelichting op het voorliggende ontwerpbesluit is opgenomen, zal het verbod een significante reductie van relatief snelle vaarbewegingen met zich brengen. Dat komt de vaarveiligheid ten goede. Evenzeer is toegelicht waarom een positieve bijdrage op de natuurwaarden en de waterkwaliteit wordt verwacht.- In het ontwerpbesluit is een toelichting opgenomen op	
--	---	--

<p>altijd minimaal 1 keer stroom opwaarts moeten. Verder ... waar hebben wij het nu echt over. Het aantal vaarbewegingen van aanwonenden versus het gebruik van de Kromme Rijn door recreanten vanuit Utrecht die met een touringcars worden opgehaald om met kanoërs de Kromme Rijn af te zakken ? De overlast, vervuiling en negatieve gevolgen voor de vaarveiligheid en inbreuk op privacy van de laatsten is op basis van eigen waarneming van de aanwonenden vele malen groter. Los dit dan op met eventuele nieuwe regels.</p> <p>Nu u meent dat alle aanwonenden binnen een jaar moeten transformeren van verbrandingsmotor aangedreven vaartuig naar elektrisch aangedreven vaartuig lijkt ons een financiële compensatie op zijn plaats (zoals veelvuldig is te zien in andere "energietransitie" trajecten). Een ander alternatief zou kunnen zijn om de direct aanwonenden een ontheffing te verstrekken in de vorm van een permanente vergunning voor een gemotoriseerd vaartuig (en anderen hiervan uit te sluiten). Teneinde bovenstaande nader toe te lichten, gaan wij ervan uit te zullen worden gehoord.</p>	<p>de voorgeschiedenis. Daarin is ook expliciet gereflecteerd op de totstandkoming van het huidige geldende verkeersbesluit. In dat verkeersbesluit is overigens ook, geheel in lijn met de al lang uitgesproken doelstelling, opgenomen dat 'het waterschap de intentie heeft om vervuilende uitstoot van verbrandingsmotoren, voor de Kromme Rijn zoveel als mogelijk tegen te gaan.' Het ontwerpbesluit is een uitkomst van een langdurig traject waarin consistent is gewezen op de ambitie om op termijn te komen tot een verbod op verbrandingsmotoren. Dat is in onze ogen in lijn met wat van een betrouwbare overheid mag worden verwacht.</p> <ul style="list-style-type: none">- Voor wat betreft het bieden van oplaadmogelijkheden geldt dat het waterschap dit ziet als een particuliere aangelegenheid en verantwoordelijkheid. Wij merken daarbij op dat dit evenzeer opgaat in de huidige situatie. Ook verbrandingsmotoren dienen immers voorzien te worden van brandstof en ook dat is een particuliere aangelegenheid en verantwoordelijkheid.- Zoals toegelicht biedt de Kromme Rijn belangrijke recreatiemogelijkheden. Dat is een belangrijk onderdeel van de uitstraling van het gebied en dient een groter maatschappelijk belang. Diverse indieners van een zienswijze hebben juist dit recreatieve belang benadrukt. Deze recreatie heeft naast belangrijke voordelen ook een keerzijde van mogelijke overlast. Het voorliggende voorstel zal een deel van deze overlast waarschijnlijk wegnemen. In zoverre komt het voorgestelde besluit op dat punt dus tegemoet aan de zorgen die door de indiener worden geadresseerd. Blijft	
---	--	--

		<p>staan dat andere vormen van recreatie vooralsnog inderdaad kunnen worden uitgeoefend en dat dit ongemak voor aanwonenden met zich kan brengen. Dat kan ondervangen worden door een algeheel verbod op het varen op de Kromme Rijn. Voor het waterschap gaat een dergelijke stap in dit stadium veel te ver. Bovendien lijkt dat ook niet de richting die de indiener voorstaat.</p> <ul style="list-style-type: none">- Een ontheffingenstelsel voor aanwonenden zal leiden tot het bevaren van de Kromme Rijn met brandstofmotoren, hetgeen, zoals hiervoor aangegeven, niet strookt met de sinds lange tijd uitgesproken ambitie van het waterschap om te komen tot een verbod op brandstofmotoren. De voorgeschiedenis is in het ontwerpbesluit uitgebreid toegelicht en bezwaarlijk kan daarmee worden volgehouden dat dit voornemen niet voorzienbaar zou zijn. Daarnaast zal een ontheffingenstelsel afbreuk doen aan de handhaafbaarheid, uitlegbaarheid en eenduidigheid van de maatregel en onwenselijke administratieve lasten met zich brengen.- Voor wat betreft de gevraagde financiële compensatie geldt dat het waterschap dit niet aangewezen acht. Allereerst niet gelet op de voorgeschiedenis. Daarnaast heeft het beoogde verbod geen consequenties voor de waarde in het economisch verkeer van een brandstof aangedreven vaartuig. Tot slot geldt dat een eventuele compensatie vanuit het waterschap per definitie betekent dat andere inwoners c.q. belastingplichtigen uit het verzorgingsgebied van het waterschap voor deze compensatie betalen. In geval van een beoogde transitie of het stimuleren van wenselijke ontwikkelingen met	
--	--	--	--

		<p>een groot maatschappelijk belang kan een subsidie- of compensatieregeling in het leven worden geroepen. Daarvan is in dit geval echter geen sprake.</p>	
9	<p>Roeivereniging XX (geanonimiseerd) is een jonge roeivereniging in de gemeente Bunnik. XX is een vereniging met momenteel 15 leden die één of een aantal malen per week gebruik maken van de Kromme Rijn voor sport en recreatie in 1- en 2- persoons-roeiboten. Als zodanig heeft de vereniging een belang bij wijziging van het “Verkeersbesluit vaarwater de Kromme Rijn”.</p> <p>De vereniging juicht het voorgenomen besluit toe en constateert uit de toelichting dat de overwegingen en voorbereiding voldoende zorgvuldig zijn geweest.</p> <p>Voor XX is het behoud van natuurlijke en ecologische waarden van de Kromme Rijn van groot belang. Het natuurlijke en kleinschalige karakter van roeien op de Kromme Rijn vormt een belangrijke motivatie voor veel van onze leden om lid te zijn van XX, in tegenstelling tot een vereniging elders in de regio. Het streven om middels dit besluit de KRW doelen te halen (en hierop te monitoren), o.a. door lekkage van brandstofresten en uitstoot van verbrandingsgassen, opwerveling van slib, schade door golven aan oevervegetatie en geluidsbelasting te reduceren, onderschrijven wij als vereniging dan ook. Daarnaast zal dit besluit de waterkwaliteit en luchtkwaliteit in en op ons roeiwater doen verbeteren, waardoor het sporten voor onszelf ook gezonder zal worden. Tot slot is de verwachting dat dit besluit het aantal gemotoriseerde vaarbewegingen op de Kromme Rijn zal afnemen, wat de veiligheid voor alle overige recreatieve gebruikers, waaronder onszelf, zal bevorderen.</p>	<p>Het is positief om te vernemen dat u ons voornemen ondersteunt en dat u de beoogde effecten daarvan onderschrijft.</p>	Nee
10	<p>De vereniging XX (geanonimiseerd) behartigt de belangen van booteigenaren van kleine boten in de wateren in en om</p>	<p>- Met de indiener onderschrijven wij nut en noodzaak van recreatieve mogelijkheden. Recreatie op en rond de</p>	Nee

<p>Utrecht. Wij danken u voor uw inzet voor waterkwaliteit, vaarveiligheid en natuurwaarden.</p> <p>MAAR: Water in Nederland is er ook voor de recreant. En dat kan prima samengaan.</p> <ul style="list-style-type: none">• De waterkwaliteit wordt niet of nauwelijks beïnvloed door het verkeer van kleine boten.• De vaarveiligheid op dit stuk water is geen probleem en wordt geen probleem.• De natuurwaarden in Nederland moeten samengaan met recreatieve waarden: ontspanning van de geest en genieten van de omgeving. En dat kan het beste vanuit een klein bootje. <p>Wij willen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Dat vaarverkeer op de Kromme Rijn mogelijk blijft voor alle kleine bootjes, en dus niet alleen voor elektrisch aangedreven bootjes;• Dat varen mogelijk blijft voor mensen met een kleine beurs, mensen die de kosten van het elektrificeren van hun boot niet kunnen betalen;• Dat die mensen kunnen blijven varen met hun anders aangedreven bootje, met brandstofmotor dus, dat weinig brandstof verbruikt en het snel doorstromende water nauwelijks beïnvloedt. <p>Vergunning? Wij vinden het prima indien er een vergunningensysteem blijft, waarbij wij, als eerder graag een algemene vergunning voor onze leden krijgen zodat wij die 'administratieve last' voor u</p>	<p>Kromme Rijn dient laagdrempelig te zijn.</p> <ul style="list-style-type: none">- Met de indiener onderschrijven wij dat natuurwaarden samen kunnen gaan met recreatieve waarden.- Tegelijkertijd constateren wij dat de recreatieve druk vanuit de recreatievaart aanzienlijk oploopt. In de onderbouwing van het ontwerpbesluit is al opgemerkt dat in de loop der jaren het aantal vergunningaanvragen voor gemotoriseerd varen op de Kromme Rijn een grote vlucht heeft genomen. Zozeer zelfs dat het college er voor heeft moeten kiezen om, bij wijze van overgangsregime, tijdelijk de vergunningplicht uit het verkeersbesluit te halen.- Het ontwerpbesluit heeft onder meer als doelstelling om die toegenomen recreatieve druk omlaag te brengen. Juist om de balans tussen recreatie en de aanwezige landschappelijke en natuurwaarden te bewaken.- Wij hechten eraan op te merken dat het ontwerpbesluit enkel gericht is op het beperken van brandstof aangedreven vaartuigen. Dat betekent dat andere vormen van recreatie nog altijd kunnen plaatsvinden.	
--	--	--

	<p>kunnen oppakken.</p> <p>Recreatie = noodzaak! Recreatie is voor ons en veel anderen belangrijk en moet op en rond de Kromme Rijn laagdrempelig mogelijk blijven! Het is niet recreatie óf natuur, maar recreatie én natuur!</p>		
11	<p>1. Ondergetekenden zijn een aantal bewoners van de Gildenring in Bunnik, die allen met veel plezier recreëren op of aan de Kromme Rijn, als wandelaar, hardloper, kanoër, roeier, SUP-er, zwemmer, visser en/of natuurliefhebber. Wij prijzen ons gelukkig met de Kromme Rijn, maar hebben in de afgelopen 30 jaar ook kunnen zien hoe de recreatiedruk op en om het water steeds meer toeneemt.</p> <p>2. Een fenomeen van de laatste jaren zijn de gemotoriseerde boten. Die veranderen direct de sfeer op het water. Ze zijn (veel) groter dan een kano of roeiboot, varen (soms veel) sneller, en laten de mede-recreanten (regelmatig) delen in het motorgeluid, de afvalgassen en/of luidere muziek.</p> <p>3. Er zijn veel plekken in het gebied van de Stichtse Rijnlanden waar men kan recreëren met motor- en speedboten. Wij pleiten voor een algeheel verbod voor dit soort vaartuigen op de Kromme Rijn (m.u.v. de boot van het Utrechts Landschap). Laat dit een gebied zijn waar de niet-gemotoriseerde recreant van actief buiten zijn kan genieten!</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Het is positief om te vernemen dat u ons voornemen ondersteunt, althans zo vertalen wij uw zienswijze. - Uit de ingediende zienswijzen, zoals hiervoor opgenomen en van een reactie voorzien, blijkt dat de belangen en visies op het vaarverkeer op de Kromme Rijn duidelijk uiteenlopen. Voor ons waterschap is het zaak om al deze belangen te identificeren, te wegen en uiteindelijk tot een gewogen besluit te komen. Wij begrijpen uw wens voor een algeheel verbod op motorisch aangedreven vaartuigen. Gemotoriseerd verkeer is, onder voorwaarden, gedurende langere tijd toegestaan op de Kromme Rijn. Dit bood een grote groep mensen de mogelijkheid tot recreatief gebruik van de vaarweg. Vanuit die uitgangssituatie is er nu voor gekozen om geen algeheel verbod in te voeren. Zo worden enerzijds recreatieve belangen gediend en wordt anderzijds ingezet op het verbeteren van de ecologie, waterkwaliteit en natuur- en landschappelijke waarden in het gebied. In het kader van het wegen van alle betrokken belangen wordt het enkel instellen van een verbod voor brandstof aangedreven motoren in deze fase als passend gezien. Hier is dan ook, zoals eveneens beschreven in de toelichting van het verkeersbesluit, bewust voor gekozen. 	Nee

Ambtshalve wijzigingen:

Er zijn enkele ondergeschikte taalkundige wijzigingen in het verkeersbesluit aangebracht.