

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden - Ontwerpbesluit tot wijziging van het Verkeersbesluit vaarwater de Kromme Rijn, ter inzage

Intitulé

Ontwerpbesluit tot wijziging van het Verkeerbesluit vaarwater de Kromme Rijn
Het college van dijkgraaf en hoogheemraden van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, gelet op de Scheepvaartverkeerswet, het Binnenvaartpolitiereglement, het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer en de Algemene wet bestuursrecht.

OVERWEGENDE:

dat op grond van het bepaalde in artikel 2, lid 3, van de Scheepvaartverkeerswet in samenhang met het besluit van Provinciale Staten van Utrecht d.d. 18 maart 1992 (registratienummer: DM 1016578) het nautisch beheer voor de Kromme Rijn bij hem berust;
dat in het belang van

1. het verzekeren van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer (artikel 3, lid 1, sub a. Scheepvaartverkeerswet);
2. het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen, of werken gelegen in of over scheepvaartwegen (artikel 3, lid 1, sub c. Scheepvaartverkeerswet);
3. het voorkomen of beperken van verontreiniging door schepen (artikel 3, lid 1, sub e. Scheepvaartverkeerswet)
4. het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan de landschappelijke of natuurwetenschappelijke waarden van een gebied waarin scheepvaartwegen zijn gelegen (artikel 3, lid 2, sub b. Scheepvaartverkeerswet);

dat over het ontwerpbesluit overleg heeft plaatsgevonden met betrokken overheden en instanties als bedoeld in artikel 6 van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer;

BESLUIT:

het Verkeersbesluit vaarwater de Kromme Rijn als volgt te wijzigen:

A. De aanhef van besluitonderdeel IV wordt gewijzigd door hieraan toe te voegen dat het verbod niet geldt voor elektrisch aangedreven vaartuigen. De aanhef van dit besluitonderdeel komt dus te luiden: "het onder III genoemde verbod geldt niet voor elektrisch aangedreven vaartuigen, indien verder wordt voldaan aan onderstaande voorwaarden:"

B. De volgende bijlages komen te vervallen: Bijlage situatietekening Werkhoven (kenmerk 202109161419) Bijlage situatietekening Utrecht (kenmerk 202109161350)

En worden vervangen door: Bijlage situatietekening Werkhoven (kenmerk 202311221419) Bijlage situatietekening Utrecht (20231122135)

C. Besluitonderdeel V komt te vervallen.

D. Besluitonderdeel VI wordt gewijzigd en komt te luiden: "het onder III genoemde verbod geldt niet indien om te kunnen voldoen aan de onderhoudsplicht een tijdelijke noodzaak bestaat om met een gemotoriseerd vaartuig te varen in de Kromme Rijn;"

E. Besluitonderdeel VIII wordt gewijzigd en komt te luiden: "De uit dit besluit voortvloeiende verboden, geboden en beperkingen worden vastgesteld zoals opgenomen in de situatietekeningen in de bij dit besluit horende bijlagen;"

F. Besluitonderdeel IX wordt gewijzigd en komt te luiden: "De uit dit besluit voortvloeiende verboden, geboden en beperkingen worden kenbaar gemaakt door de verkeerstekens en bijbehorende tekens te plaatsen, zoals opgenomen in de situatietekeningen in de bij dit besluit horende bijlagen;"

G. Besluitonderdeel X komt te vervallen.

H. Besluitonderdeel XI komt te luiden: "dit besluit wordt aangehaald als "Verkeersbesluit vaarwater de Kromme Rijn";"

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 2025.

TOELICHTING

Dit verkeersbesluit wijzigt het vaarregime op de benedenloop van de Kromme Rijn en houdt in dat het niet langer is toegestaan om ter recreatie met een brandstof aangedreven vaartuig op de Kromme Rijn te varen. In deze toelichting wordt de voorgeschiedenis uiteengezet en is de verdere onderbouwing opgenomen. VOORGESCHIEDENIS

In 2002 is het vaarwegbeheer van de Kromme Rijn door HDSR overgenomen van de provincie Utrecht. Het geldende vaarbeleid van de provincie werd voortgezet, door in de Keur van HDSR op te nemen dat het verboden is om zonder vergunning gemotoriseerd te varen op de Kromme Rijn.

De criteria waaraan een vergunningsaanvraag voor de benedenloop van de Kromme Rijn werd getoetst, waren lang opgenomen in een collegebesluit van 6 september 2011 (DM 430833). Kort gezegd werd op grond van deze criteria aan een elektrisch aangedreven vaartuin(eigenaar) die voldeed aan bepaalde afmetingen, een vergunning voor onbepaalde tijd verleend. Voor een vaartuin aangedreven door een brandstofmotor werd, mits werd voldaan aan diezelfde afmetingseisen, een vergunning voor één jaar afgegeven. In dit collegebesluit werd kenbaar gemaakt dat dit beleid tijdelijk was bedoeld en een definitieve beleidsregel zou volgen. Verder is daarin de ambitie geformuleerd dat het waterschap met de gemeente Utrecht afstemt hoe het vaarwegbeheer van de Kromme Rijn door het waterschap en het aansluitende deel van de gemeente zo goed mogelijk op elkaar aangesloten kan worden. Deze "tijdelijke beleidsregel" is tot en met 2020 staand beleid geweest.

Nota Vaarwaterbeleid De wens om te komen tot een verbod op brandstofmotoren is een al lang uitgesproken bestuurlijke wens. Zo vond op 26 november 2015 een commissiebehandeling plaats bij het Algemeen bestuur van de Nota vaarwaterbeleid. Tijdens die vergadering is het college opgeroepen om goed te kijken naar de mogelijkheden om het varen met vervuilende scheepsmotoren (o.a. dieselmotoren) te beperken. Het college sprak de intentie uit om in de toekomst alleen duurzame geluidsarme voertuigen (zoals elektrisch aangedreven fluisterboten) toe te staan. Voorgesteld werd om in de toelichting van de nog te nemen verkeersbesluiten voor de benedenloop van de Kromme Rijn dit streven op te nemen en voor de verwezenlijking daarvan samen op te trekken met de aangrenzende gemeenten. (DM 1634585)

In de Nota Vaarwaterbeleid is verder opgenomen dat op water dat specifieke bescherming vereist tegen de gevolgen van het varen, specifieke regels en eisen gesteld zullen worden met behulp van verkeersbesluiten. Deze verkeersbesluiten zouden de nautische regels moeten vervangen die deel uitmaakten van de Keur.

Verkeersbesluit 2016 Voor de Kromme Rijn is, in navolging van de Nota Vaarwaterbeleid, een verkeersbesluit opgesteld en op 28 juni 2016 door het college vastgesteld. Het is evenwel nooit gepubliceerd en om deze reden nooit van kracht geworden. In de overwegingen van dit besluit is opgenomen, conform de Nota, dat het waterschap de intentie heeft om vervuilende uitstoot van verbrandingsmotoren zoveel als mogelijk tegen te gaan. Verder is hierin opgenomen dat voor de Kromme Rijn een verbod op gemotoriseerd vaarverkeer geldt, behoudens voor vergunninghouders, onder de in hun vergunning genoemde voorschriften.

Vergunningen Voor de benedenloop gold dus jarenlang een vergunningenregime. Eigenaren van vaartuigen met brandstofmotor konden een vergunning voor één jaar krijgen. In de vergunning werd gewezen op toekomstig beleid met de volgende tekstpassage: 'Op termijn wordt het varen met een vaartuin, waarvan de schroefas wordt aangedreven door een benzine- of dieselmotor, mogelijk niet meer toegestaan.'

Eigenaren van elektrisch aangedreven vaartuigen kregen een vergunning voor onbepaalde tijd.

In de loop der jaren nam het aantal verleende tijdelijke vergunningen voor brandstofmotoren sterk toe. In het jaar 2011 werden nog 5 tijdelijke vergunningen verleend. Dat aantal was in het jaar 2022 inmiddels opgelopen richting om en nabij de 200.

Verkeersbesluit 2023 Omdat de toename van vergunningaanvragen (te) veel ambtelijke capaciteit vroeg, heeft het college in 2022 gekozen voor het afschaffen van het vergunningstelsel en het vaststellen van een verkeersbesluit. (DM 1882574) In dat besluit "het verkeersbesluit vaarwater de Kromme Rijn", dat sinds februari 2023 van kracht is, zijn dezelfde maximale afmetingen opgenomen, die eerder als vergunningsvoorschrift werden gehanteerd. Dit besluit is bedoeld als tijdelijke voorziening, in afwachting van het voorliggende verkeersbesluit.

ONDERBOUWING

Positieve effecten op ecologie en waterkwaliteit Schoon en gezond oppervlakte water is van onschatbare waarde. In ons werk speelt het beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit een belangrijke rol.

De Kromme Rijn is een KRW-waterlichaam. Het is beoordeeld als een R6 watertype en heeft de status 'sterk veranderd'. Dit houdt in dat het niet getoetst hoeft te worden aan de doelstelling voor natuurlijke rivieren maar aan het GEP (goed ecologisch potentieel), de afgeleide, lagere, doelstelling. In 2027 moeten de gestelde KRW-doelen zijn gehaald. Op dit moment voldoet de Kromme Rijn nog niet aan de KRW doelen die zijn gesteld. Het scoort nog niet voldoende op de maatlaten voor vis en macrofauna. De afgelopen jaren zijn er veel maatregelen uitgevoerd om de ecologische en chemische waterkwaliteit van de Kromme Rijn te verbeteren. Voorbeelden hiervan zijn:

- Meer natuurvriendelijk maaibeheer
- Aanleg van natuurvriendelijke oevers
- Aanleg van nevengeulen en vlechtschermen
- Aanleg van vispassages

De impact van varen op de waterkwaliteit De verwachting is dat het verbod op brandstofmotoren zal bijdragen aan verbetering van de ecologische waterkwaliteit en het halen van de gestelde KRW-doelen. 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.

Een verbod op brandstofmotor reduceert naar verwachting ook direct de emissie van Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAK's) naar het oppervlaktewater vanuit pleziervaart. De Kromme Rijn voldoet voor verschillende PAK's niet aan de waterkwaliteitsnormen vanuit de KRW. De verwachting is dat dit verbod een bijdrage zal leveren aan het halen van deze kwaliteitsnormen.

Nulmeting ecologie Verbetering van de ecologische waterkwaliteit is van diverse aspecten afhankelijk. De praktijk zal moeten uitwijzen in welke mate het verbod bijdraagt aan de beoogde verbetering. Over de precieze impact van dergelijke maatregelen is nog niet genoeg bekend. Om deze reden is ervoor gekozen om een nulmeting uit te voeren en de komende jaren de ecologische situatie te monitoren. De Kromme Rijn wordt in het kader van de KRW sowieso gemonitord en daarom zal eerst worden gestart met het in beeld brengen van de benodigde aanvullende monitoring voor een gedegen onderzoek.

In 2024 wordt een nulmeting verricht. In deze nulmeting wordt de ecologische staat van de benedenloop geïnventariseerd. Hierbij worden ook data uit eerdere studies betrokken. Daarnaast wordt het aantal en het soort vaarbewegingen op meerdere locaties gemonitord. In 2025, 2026 en mogelijk ook nog 2027 wordt ook de ecologie van de watergang onderzocht en de uitkomsten hiervan worden vergeleken met de nulmeting. Deze informatie wordt vergeleken met de resultaten van onderzoeken naar de vaarbewegingen. Door deze manier van monitoren kan meer nauwkeurig worden bepaald of het verbod brandstofmotoren bijdraagt aan de beoogde doelstellingen en kan te zijner tijd worden afgewogen of er wijzigingen in het vaarregime en/of aanvullende maatregelen op de benedenloop van de Kromme Rijn gewenst zijn. De verkregen resultaten kunnen mogelijk ook dienen als kader voor toekomstige afwegingen op andere vaarwateren in ons beheergebied.

Een absoluut verbod op gemotoriseerd varen (brandstofmotoren én elektrisch aangedreven boten) heeft naar verwachting een groter ecologisch effect. Tegelijkertijd heeft een absoluut verbod een grotere impact op de recreatieve vaarmogelijkheden op de Kromme Rijn. Gelet op de aanwezige belangen wordt in dit stadium niet gekozen voor een algeheel vaarverbod.

Landschappelijke- en natuurwaarden De Kromme Rijn is een populaire bestemming voor uiteenlopende vormen van recreatie. Vooral het traject bij de stad Utrecht wordt intensief gebruikt door onder andere wandelaars, kanovaarders, boten, SUP-ers en hardlopers. Dit zorgt voor een hoge gebruiksdruk op en in de directe omgeving van het water. Tegelijkertijd is de Kromme Rijn een belangrijke verbinding tussen natuurgebieden in het Natuurnetwerk Nederland. Dat veroorzaakt frictie.

De natuurwaarden langs de Kromme Rijn zijn op een aantal plekken beperkt, waardoor dieren en planten zich niet goed kunnen verplaatsen naar andere natuurgebieden. In samenwerking met onder meer de provincie Utrecht en Utrechts Landschap wordt ingezet op het versterken van de landschappelijke- en natuurwaarden van de Kromme Rijn. Daarmee realiseren we verschillende doelen op het gebied van biodiversiteit, waterkwaliteit en het verbinden van waardevolle natuurgebieden. Maar ook nu al zijn de oevers van de Kromme Rijn belangrijke leefgebieden voor ringslangen, diverse amfibieën en libellesoorten.

Het voorliggende verkeersbesluit zal naar verwachting tot een significante reductie van het aantal (relatief snelle) vaarbewegingen leiden. Dit zal leiden tot een significante afname van het aantal verstoringen van de omgeving en dit heeft een gunstig effect op de landschappelijke- en natuurwaarden van de benedenloop van de Kromme Rijn. 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. Dat effect wordt met deze maatregel ook weggenomen.

Daar komt bij dat brandstofmotoren schadelijke gassen uitstoten naar de directe omgeving (onder meer fijnstof en stikstof). Ook dat effect wordt met deze maatregel voorkomen.

Kortom: met het verbod op brandstof motoren wordt een beperking in het aantal vaarbewegingen en bijbehorende geluidsbelasting en uitstoot gerealiseerd. Dit zal naar verwachting een verbetering van de landschappelijke en natuurwaarden in en rondom de benedenloop van de Kromme Rijn met zich brengen.

Verbetering vaarveiligheid De verwachting bestaat tot slot dat het verbod een significante reductie van het aantal relatief snelle vaarbewegingen met zich meebrengt. Dat zal de recreatieve druk omlaag brengen en de vaarveiligheid voor, met name, niet motorisch aangedreven recreatievaartuigen ten goede komen.

INWERKING/TREDING/ OVERGANGSTERMIJN 2025

Bestuurlijke partners, belangen en overgangstermijn Vanuit de gemeenten Utrecht en Bunnik wordt al enige tijd de wens uitgesproken om het gebruik van brandstofmotoren op de Kromme Rijn te beperken. Aangegeven is dat een dergelijk verbod wenselijk is wegens het beperken van geluidsoverlast en uitstoot. Het voorgestelde besluit komt tegemoet aan het verzoek en is in lijn met de daarover eerder met beide gemeenten bestuurlijk gevoerde gesprekken.

Belangen De voorgestelde maatregel zal mede- en tegenstanders kennen. Door belangengroeperingen en anderen die zich inzetten voor versterking van de ecologische waarden van de Kromme Rijn zal deze maatregel positief worden ontvangen. De significante reductie van het aantal snelle vaarbewegingen

zal daarnaast de recreatieve druk omlaag brengen en de vaarveiligheid voor, met name, niet motorisch aangedreven recreatievaartuigen ten goede komen.

Daartegenover staat dat de maatregel ook negatieve reacties kan oproepen bij (potentieel) getroffen vaartuigeigenaren en verhuurders van vaartuigen met een brandstofmotor. Het voorgestelde verkeersbesluit maakt het voor hen onmogelijk om de benedenloop van de Kromme Rijn te (laten) bevaren. Hiermee valt dus in principe een (klein) deel van de recreatieve mogelijkheden weg.

Voor getroffen vaartuigeigenaren die langs de Kromme Rijn woonachtig zijn, geldt dat zij verder worden beknot in hun mogelijkheden. Zij hebben namelijk niet langer de mogelijkheid om over de Kromme Rijn richting het centrum van Utrecht te varen. Die extra beperking is overigens relatief. Het ligt namelijk in de lijn der verwachting dat Utrecht het gebruik van brandstofmotoren, vanaf de Waterlinieweg, (ook) zal gaan verbieden of in ieder geval verregaand zal reguleren. Als dat inderdaad gebeurt, zullen vaartuigeigenaren sowieso niet meer het centrum van Utrecht in kunnen varen.

Vaartuigeigenaren kunnen er voor kiezen om een elektrische (buitenboord)motor aan te schaffen. Dat zal echter naar verwachting lang niet voor iedereen, financieel of anderszins, een reëel optie zijn.

Geen ontheffingsstelsel voor aanwonenden Het waterschap kiest er niet voor om voor de om- en aanwonenden en eventuele verhuurders van vaartuigen een ontheffingsstelsel in het leven te roepen. Daaraan ligt een aantal overwegingen ten grondslag.

Allereerst maakt zo'n stelsel extra gemotoriseerde vaarbewegingen mogelijk. Het voorliggende besluit beoogt deze juist verregaand te beperken. De achterliggende overwegingen zijn hierboven uiteen gezet. Het waterschap zet verder in op een eenduidige benadering omdat het gevaar bestaat van de zogenaamde 'broken window theory'. Wanneer er, ondanks het geldende verbod, toch brandstofmotoren op de benedenloop varen, bestaat het risico dat dit een aanzuigende werking heeft. Een dergelijke situatie maakt handhaving ook complexer. Dat is niet wenselijk. Bovendien is de bestuurlijke wens die ten grondslag ligt aan dit besluit reeds lange tijd bekend en had hierop geanticipeerd kunnen worden.

Overgangstermijn Het verbod gaat in op 1 januari 2025. De maatregel wordt vroegtijdig kenbaar gemaakt. Daarmee wordt de mogelijkheid geboden om binnen een redelijke termijn op de maatregel te anticiperen. Langer uitstel wordt niet wenselijk en verstandig geacht. Het waterschap heeft zoals gezegd reeds gedurende (zeer) lange tijd kenbaar gemaakt dat een wijziging in het vaarregime te verwachten viel. Daarmee bestond en bestaat voor een ieder ruim de tijd om op deze wijziging te anticiperen. Bovendien betekent langer uitstel dat de verwachte positieve effecten van deze maatregel op ecologie en waterkwaliteit langer zouden worden uitgesteld. Dat is, ook mede gezien de doelen van de Kaderrichtlijn Water, niet wenselijk.

TER INZAGE

inzagetermijn van 13 december 2023 tot en met 23 januari 2024

U kunt het ontwerpbesluit vanaf 13 december 2023 tot en met 23 januari 2024 inzien op onze website www.hdsr.nl

U kunt de stukken in deze periode ook inzien op het kantoor van het waterschap, Poldermolen 2 in Houten. Belt u naar ons Klant Contact Centrum op nummer 030-209 7361 voor een afspraak.

Zienswijzen

Een ieder kan gedurende de termijn van terinzagelegging zijn zienswijze indienen op dit ontwerpbesluit. Het indienen van een zienswijze gaat het eenvoudigst via onze website via bovenstaande link.

U kunt - als u dat liever wilt - ook een mail of een brief sturen. Ook mondeling kunt u uw zienswijze kenbaar maken.

Het is wel belangrijk dat u, onderstaande onderdelen in uw reactie opneemt:

- naam, adres, woonplaats en emailadres;
- als u de zienswijze namens iemand anders indient dan hebben wij ook de contactgegevens van deze persoon/personen nodig;
- uw zienswijze.

De mail kunt u sturen naar post@HDSR.nl, onder vermelding van "Zienswijze ontwerp-besluit tot wijziging Verkeersbesluit vaarwater de Kromme Rijn". De brief kunt u richten aan het college van dijkgraaf en hoogheemraden van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, postbus 550, 3990 GJ Houten. Een mondelinge zienswijze kunt u kenbaar maken via ons Klant Contact Centrum.

Van uw zienswijze en de reactie daarop van het college van dijkgraaf en hoogheemraden wordt een nota van zienswijzen opgesteld. **Informatie** Voor meer informatie verwijzen wij u naar onze website www.hdsr.nl

U kunt ook bellen met het Klant Contact Centrum van het waterschap op nummer 030 – 209 7361.

Houten, 9 december 2023