Beleidsnota stadswater

Voor iedereen een plek op het water



Het gebruik van vaarwegen en buitenzwemwater in de stad Utrecht

Gemeente Utrecht

1 Vooraf

1.1 Status 4
1.2 Afbakening 5
1.3 Rollen en bevoegdheden gemeente en andere overheden 5
1.4 Relatie met andere visies en nota's van gemeente 7

2 Inleiding

2.1 Aanleiding 9
2.2 Doelstelling 10
2.3 Participatie: totstandkoming visie 11
2.4 Huidig gebruik van het stadswater 14
2.5 Huidige regels op het stadswater 20
2.6 Feiten en cijfers 25
2.7 Verwachting toekomst 31
2.8 Wensen gebruikers 36
2.9 Ingebrachte verbetermogelijkheden 38

3 Opgave

3.1 Leidende principes voor uitvoering 42
3.2 Water om vanaf de oever te beleven 44
3.3 Water om op of in te recreëren en te sporten 49
3.4 Water om op te varen 56
3.5 Regels, handhaving en veiligheid 70

4 Monitoren, sturen en verantwoorden

4.1 Indicatoren 81
4.2 Risico's 82
4.3 Financiën 83
4.4 Voortgang en verantwoording 85

5 Bijlagen

Bijlage 1: Kenmerken stadswater 87
Bijlage 2: Utrecht waterstad, een historische beschrijving 88
Bijlage 3: Omschrijvingen overzichtskaarten 91

Voorwoord

De stad Utrecht en water zijn door de eeuwen onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het gebruik van het stadswater heeft in Utrecht bijzondere betekenis. Ook voor mij, want vanuit mijn huis kijk ik uit op de levendigheid van het Merwedekanaal. Na al die eeuwen heeft Utrecht niets aan activiteit op het water ingeboet. Hoe fantastisch is het dat we nu weer een rondje kunnen varen over de singels.

Steeds meer mensen zoeken verkoeling bij het water, roeien of varen op het water of nemen een frisse duik.

Onze stad groeit, de zomers worden heter en droger en steeds meer mensen willen genieten van het Utrechtse stadswater. Dat is natuurlijk positief, maar soms wordt het op bepaalde plekken ook druk. Het college wil graag dat er ook in de toekomst voor iedereen plek is op het water om te recreëren en te genieten. Dit doen we enerzijds door nieuwe mogelijkheden te bieden en anderzijds ook door grenzen te stellen.

Deze beleidsnota gaat over het gebruik van vaarwegen en buitenzwemwater in de stad en is samen met verschillende gebruikers van het stadswater opgesteld. In 2021 zijn bij inwoners en organisaties veel mogelijkheden tot verbetering opgehaald. Tijdens het participatietraject hebben we de mening van meer dan 2.000 mensen gepeild. In totaal staan er in deze beleidsnota 50 meest kansrijke verbetermogelijkheden, waarvan 32 ideeën uit de participatie komen. Omdat dit stuk samen met Utrecht tot stand is gekomen, komen hier ook acht verschillende gebruikers van het stadswater aan het woord.

Daarnaast hebben we onderzoek gedaan naar drukte en geluidsoverlast op het water, het gebruik en behoefte van verschillende buitenzwemlocaties en mogelijkheden om meer zware goederen over het water te vervoeren. Hierdoor hebben we beter inzicht in de knelpunten en de effectiviteit van mogelijke maatregelen.

Via een verkeersmodel voor boten hebben we berekend dat er op het stadswater nog ruimte is voor meer boten. Het college wil deze ruimte benutten door het bieden van nieuwe kansen, zoals het maken van nieuwe ligplaatsen voor verhuurboten en passagiersschepen, extra laad- en losplaatsen voor goederenvervoerders en nieuwe in- en uitstapplekken voor roeiboten, kano's en SUPs. Tegelijkertijd willen we drukte en overlast beheersen door duidelijke grenzen te stellen aan het gebruik van het stadswater. Bijvoorbeeld door het op termijn invoeren van eenrichtingsverkeer op de Oudegracht, het verplichten van emissievrij vervoer, een nachtelijk vaarverbod en het verbieden van versterkte muziek vanaf het water. Door in te zetten op monitoring houden we vinger aan de pols en kunnen we snel ingrijpen als dat nodig is.

Het college koerst op een duurzaam en evenwichtig gebruik van het water in Utrecht. Voor iedereen een plek op het water!

Susanne Schilderman
Wethouder Openbare Ruimte





1 Vooraf

1.1 Status

Status

De gemeenteraad stelt deze beleidsnota vast als onderdeel van de ‘Omgevingsvisie Utrecht’. In de Omgevingsvisie Utrecht staat al het gemeentelijke beleid over de fysieke leefomgeving. De ’Beleidsnota Stadswater’ valt onder het thematisch beleid. Zie verder deze lijst van beleidsdocumenten. Dit beleid geldt voor de hele gemeente. Na vaststelling in de gemeenteraad is deze beleidsnota het kader voor nieuwe ontwikkelingen en plannen. Wanneer de gemeente bij besluiten afwijkt van deze beleidsnota dan moet zij dit goed kunnen motiveren.

Aan de gemeenteraad leggen wij een aangepaste ‘Havenverordening’ ter besluitvorming voor. In de Havenverordening staan de belangrijkste regels rond het varen op het openbaar water. Daarbij hoort ook een ‘Havenatlas’. Dit is een digitale kaart waar de op- en afstapplekken en ligplaatszones op staan. De huidige Havenverordening en de Havenatlas Utrecht zijn op 25 juni 2015 vastgesteld door de gemeenteraad. Met de Havenverordening toetst de gemeente nieuwe aanvragen en activiteiten op en aan het stadswater. Na vaststelling van de Havenverordening gelden de nieuwe regels die voortvloeien uit deze beleidsnota. Voor bepaalde maatregelen in deze beleidsnota zal een nadere juridische uitwerking plaats moeten vinden. Denk bijvoorbeeld aan een overeenkomst, verkeersbesluit of verordening (APV). De juridische vorm bepaalt wie dan de handhavende partij is (Gemeente, politie, waterschappen of Rijkswaterstaat).

1.2 Afbakening

Welke wateren en oevers

De Beleidsnota stadswater richt zich op gebruik van het open bare water waar je kan varen of zwemmen en op de oevers die toegankelijk zijn voor publiek. Bij oevers gaat het bij uitstek over het verblijven en wandelen langs het water. De 16 vaarroutes waar gevaren kan worden staan in figuur 1. Locaties A, B en C zijn de 3 officiële zwem locaties binnen de gemeente Utrecht. Dit zijn Haarrijnse plas, Strijkviertel en Voorveldse Polder. Zwemmen en varen mag alleen in het oostelijke deel van de Haarrijnse plas (zie figuur 1, locatie C). Voor het westelijke deel van de Haarrijnse plas voert de gemeente een vaarverbod in om de natuur niet te verstoren. Op 13 oktober 2022 is dit met de gemeenteraad afgesproken bij de vaststelling van het Bestemmingsplan Haarrijn (zie ‘Amendement 85 Vaarverbod Bestemmingsplan Haarrijn’). In bijlage 1 staan de belangrijkste kenmerken van de stadswateren en welke overheden verantwoordelijk zijn voor het beheer en onderhoud van vaarwegen en buitenzwemplekken.

Het Amsterdam-Rijnkanaal en het havengebied, dat in open verbinding staat met dit kanaal, vallen buiten deze beleidsnota. Hier gaat het veelal om transport van goederen op grote schepen (binnenvaart) die door de stad Utrecht varen. Deze wateren hebben een internationale functie. Rijkswaterstaat bepaalt het nationaal beleid voor de binnenvaart.

In de kleine wateren in de stad, zoals veel sloten, wordt bijna niet gevaren of gezwommen. Dit betreft lokaal vaarwater in een wijk of park en is geen onderdeel van een doorgaande vaarroute. Deze wateren zijn niet officieel aangewezen als vaarweg of zwemwater. Om deze reden krijgen ze dus geen aandacht in deze beleidsnota. De waterkwaliteitsdoelstellingen en het beheer en onderhoud van deze kleine wateren staan in de ‘Visie water en riolering’ (zie paragraaf 1.4).

1.3 Rollen en bevoegdheden gemeente en andere overheden

Varen

Naast de gemeente zijn er in de stad Utrecht 3 andere vaarwegbeheerders: Rijkswaterstaat, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). Rijkswaterstaat is vaarwegbeheerder van het Merwedekanaal, Vaartsche Rijn en het zuidelijk deel van de Catharijnesingel. Het Waterschap AGV is vaarwegbeheerder van de Vecht. HDSR is vaarwegbeheerder van de Leidse Rijn West en de Kromme Rijn voor het deel ten oosten van de Waterlinieweg. Voor de stad Utrecht is het onderhoud van de vaarwegen belegd bij HDSR.

Zwemmen

De gemeente heeft ook een rol ten aanzien van het zwemmen in buitenwater. De gemeente is verantwoordelijk voor openbare veiligheid, publieke gezondheid en de openbaar toegankelijke oevers. Als gemeente zijn wij locatiebeheerder van de oostelijke Haarrijnseplas (dagelijks beheer en toezicht door het recreatieschap) en de Zeven Stroompjes in de Voorveldsepolder. De locatiebeheerder draagt zorg voor het beheer en de fysieke veiligheid.

De provincie is bevoegd om zwemlocaties aan te wijzen en af te voeren en ziet bij de officiële locaties toe op de waterkwaliteit. Het waterschap draagt zorg voor de monitoring van de waterkwaliteit van buitenzwemplekken. Het recreatieschap De Stichtse Groenlanden is eigenaar en locatiebeheerder van de Strijkviertelplas.

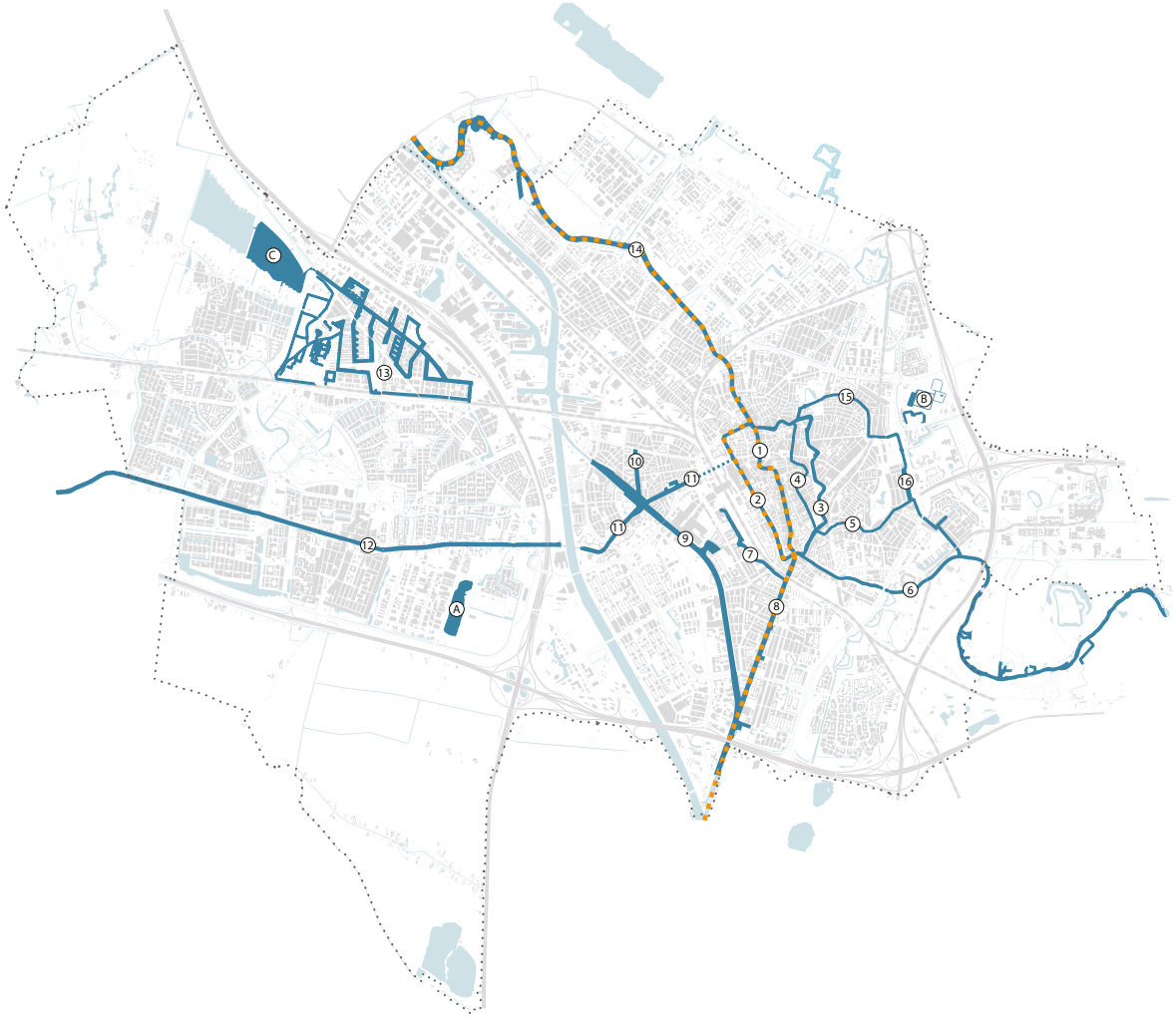
Vergunning, toezicht en handhaving

Tot slot is de gemeente verantwoordelijk voor vergunningverlening en handhaving van ligplaatsen en exploitatievergunningen. Ook is de gemeente verantwoordelijk voor toezicht en handhaving op gevaarlijke brugspringers en overlast door wildplassen, zwerfafval en geluid vanaf het water. De politie handhaaft op vaarregels (o.a. vaarsnelheid) en zwemverboden.

Deze beleidsnota is afgestemd met het beleid van deze medeoverheden. Een overzicht van de verdeling van rollen en bevoegdheden tussen overheden per stadswater staan in bijlage 1.

‘De **Beleidsnota Stadswater** richt zich op **gebruik** van het **openbare water** waar je kan **varen of zwemmen** en op de oevers die **toegankelijk** zijn voor **publiek’**

Waterkaart



Legenda

- Stadswater (zwem- en/of vaarwater)
- Overig stadswater en Amsterdam-Rijnkanaal
- Landelijke motorbotenroute BRTN-9
- Ⓐ Strijkviertelplas
- Ⓑ Voorveldse polder
- Ⓒ Haarrijnseplas
- ① Oudegracht
- ② Stadsbuitengracht-west
- ③ Stadsbuitengracht-oost
- ④ (Kromme) Nieuwegracht, Drift en Plompentorengracht
- ⑤ Minstroom
- ⑥ Kromme Rijn
- ⑦ Kruisvaart
- ⑧ Vaartsche Rijn
- ⑨ Merwedekanaal
- ⑩ Oude Rijn
- ⑪ Leidsche Rijn-oost
- ⑫ Leidsche Rijn-west
- ⑬ Liesveldse Wetering
- ⑭ Vecht
- ⑮ Biltsche Grift
- ⑯ De Zilveren Schaats

Figuur 1: Utrechtse stadswateren die onder de beleidsnota stadswater vallen

1.4 Relatie met andere visies en nota's van Gemeente Utrecht

De Beleidsnota Stadswater richt zich op gebruik van het stadswater waar je mag varen en zwemmen en op de oevers waar je kan verblijven en wandelen. Er is een aantal thema's die hieraan raken en in andere visies en nota's van de gemeente staan. Indien nodig verwijzen we in hoofdstuk 3 naar plannen van de gemeente waarin verbetermogelijkheden worden uitgewerkt. De belangrijkste relaties met andere thema's van de gemeente zijn:

1. **Ruimtelijke structuur van de stad:**
   de stadsnatuur en watergangen vormen de basis van de ruimtelijke structuur van de stad. Die wil de gemeente volgens het RSU 2040 duidelijker zichtbaar en herkenbaar maken.

2. **Wandelroutes door stadsnatuur en langs het water (groene ommetjes):**
   de wandelroutes en de ecologische waarde van de oevers zijn onderdeel van het stedelijk groen en opgenomen in het Groenstructuurplan. In het Coalitieakkoord 2022-2026 staat dat de gemeente een netwerk van hoofdvoetgangersroutes wil vaststellen die zoveel mogelijk door het groen en langs het water lopen.

3. **Gebruik vaarwater stimuleren en reguleren:**
   in de Omgevingsvisie binnenstad staat een koers voor 2040 om het gebruik van vaarwater in de binnenstad te stimuleren maar ook te reguleren. De Beleidsnota stadswater geeft nadere invulling aan deze koers.

4. **Verbeteren onderwaternatuur (planten en dieren):**
   denk hierbij aan aanleggen van flauwe natuurvriendelijke oevers, visvriendelijk maken van sluizen en gemalen en maken van nieuwe fauna uittreedpassages (FUP's). Ecologische waterkwaliteitsdoelen staan in de Visie water en riolering. Momenteel werkt de gemeente deze doelen samen met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) uit naar een nieuw uitvoeringsprogramma Gezond Water.

5. **Verbeteren van zwemwaterkwaliteit:**
   in de Visie water en riolering is de ambitie opgenomen om alle stadswateren te laten voldoen aan de bacteriologische zwemwaternorm. Hiervoor wordt lozing van met regenwater verdund afvalwater bij extreme buien teruggedrongen, de zogenaamde riooloverstorten. In deze Beleidsnota stadswater doet de gemeente een voorstel waar gezwommen mag worden en bij welke stadswateren we officieel zwemwater willen realiseren.

6. **Klimaatadapatie:**
   het beleid van de gemeente voor een klimaat-bestendige stad in 2050 staat beschreven in de Visie klimaatadaptatie Utrecht. Doelen en een aanpak zijn opgesteld voor de thema's hitte, droogte, overstroming, wateroverlast en biodiversiteit.

7. **Openbaar water en vissen:**
   in de Nota dierenwelzijn staat in paragraaf 4.4 het beleid van gemeente rond vissen in openbaar water. Hierin staat dat het aantal viswateren niet wordt uitgebreid vanwege dierenwelzijn.

8. **Emissievrije vaartuigen:**
   in het lucht kwaliteitsbeleid "Utrecht kiest voor gezonde lucht" stimuleert de Gemeente Emissievrije voer,- en vaartuigen.

9. **Uitvoeringsprogramma Utrecht kiest voor gezonde Lucht:**
   het Amsterdam-Rijnkanaal is een druk bevaren kanaal. De uitstoot van de scheepvaart over dit kanaal is vergelijkbaar met die van een snelweg. In samenwerking met regionale partners, waaronder de provincie Utrecht, lobbyen we landelijk voor verschoning van de binnenvaart.

10. **Goederenvervoer:**
    de visie van de gemeente op goederenvervoer in de stad staat grotendeels in het Mobiliteitsplan 2040. Vervoer over water is een van de belangrijkste alternatieven voor vervoer over de weg. Dit draagt bij aan de bescherming van de kwetsbare infrastructuur, zoals het unieke wervengebied. In het Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer 2023-2026 waarin goederenvervoer over water een speerpunt is voor de logistieke uitdagingen in de stad, zoals bescherming van het wervengebied, de woningbouwopgave en minder bewegingen over de weg.

11. **Programma werven:**
    tijdens herstelwerkzaamheden aan de kades in de oude binnenstad kan het vaarverkeer worden belemmerd. Daarnaast kan het varen mogelijk een risico zijn voor het cultureel erfgoed (kades en werven). Door de schroefwerking van boten kan er bijvoorbeeld zand wegspoelen onder de kade met als gevolg dat de kade verzakt.

12. **Wonen en werken op en aan het water:**
de gemeente heeft een Nota voor woonboten en historische schepen, ontwikkeling van nieuwe watergebonden woningen en bedrijven zijn opgenomen in het gebiedsbeleid van de gemeente.

13. **Verdeling beheer en eigendom stadswater:**
voor het Merwedekanaal en Vaartsche Rijn wil Rijkswaterstaat het eigendom en beheer overdragen naar de gemeente Utrecht en het Waterschap HDSR. Momenteel loopt een specifiek haalbaarheidsonderzoek over het eigendom en beheer van deze twee stadswateren. De laatste stand van zaken over de mogelijke overdracht van het Merwedekanaal staat in deze raadsbrief op pagina 4.

14. Gebruik van koelwater:
de beleidsnota op het gebruik van koelwater staat in de Transitievisie warmte. De afweging om meer oppervlaktewater te benutten voor warmte voorziening (koelwater en aquathermie) wordt in deze beleidsnota bepaald.

15. **Het beheer en onderhoud, zoals het maaien van oevers, en het plaatsen van afvalbakken en verwijderen van zwerfvuil:**
het beleid met betrekking tot het beheer en onderhoud van de wateren die de gemeente zelf in onderhoud heeft is beschreven in de Visie water en riolering. Het maaien en schoonhouden van de oevers is opgenomen in de Nota beheer openbare ruimte. Dit zijn dagelijkse werkzaamheden van de gemeente in de openbare ruimte.

Daarnaast werkt gemeente samen met partners aan gebiedsvisies. Verschillende thema's worden voor een specifiek gebied in samenhang uitgewerkt. De Beleidsnota Stadswater is afgestemd met de gebiedsvisies Binnenstad, Merwedekanaalzone, Beurskwartier en Lombokplein.





2 Inleiding

2.1 Aanleiding

Door een groeiende stad en hetere en drogere zomers wordt het steeds aantrekkelijker om in de stad Utrecht aan, op of in het water te verblijven. Mensen ontspannen, sporten en verblijven graag aan, op of in het water. Bewoners en bezoekers varen in de zomer op de Utrechtse grachten. Ondernemers verdienen een boterham met rondvaartboten en het verhuren van bootjes. De gemeentelijke bier- en ecoboot varen dagelijks om de horeca te bevoorraden en bedrijfsafval op te halen via het water. Ook wordt het wervengebied herstelt vanaf het water en zijn er steeds meer bouwprojecten die materialen aan- en afvoeren met boten. Bovendien zijn de stadswateren een belangrijk leefgebied voor planten en dieren. Kortom, de druk op het openbare water neemt toe. Steeds meer verschillende groepen gebruiken op hetzelfde moment het openbare water. Meestal geeft dit het nodige plezier en ontspanning. Soms komen zaken in de knel. Boten kunnen tegen elkaar botsen of omwonenden kunnen overlast ervaren vanaf het water. De groei van de stad en de ambitie voor een gezonde en groene leefomgeving maken het voor de gemeente noodzakelijk om beleid over het gebruik van het stadswater in een beleidsnota vast te leggen.

Deze beleidsnota beschrijft het nieuwe beleid van de gemeente voor het gebruik van het stadswater en wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Het beleid is om twee redenen nodig:

1. De beleidsnota biedt inwoners, bezoekers en ondernemers perspectief hoe het vaarwater en buitenzwemplekken in Utrecht te gebruiken. In deze beleidsnota staan de verbetermogelijkheden om het stadswater beter te benutten en welke grenzen we willen stellen aan het gebruik van het stadswater.

2. Overkoepelend en actueel beleid voor het gebruik van het stadswater ontbreekt binnen de gemeente. Deze beleidsnota vult dit gebrek en is het kader voor de beoordeling van nieuwe ontwikkelingen en plannen.

Het beleid over woonboten, klimaatverandering, waterbeheer en waterkwaliteit staan in andere visies van de gemeente. Lees meer hierover in paragraaf 1.2 Afbakening.

2.2 Doelstelling

Doelstelling

Utrecht wil een stad zijn waarin gezond stedelijk leven voorop staat. Dit is verder uitgewerkt in de 'Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040'. In de RSU 2040 staat dat het stadswater een belangrijk onderdeel is van de openbare ruimte. Het is een belangrijke drager voor een gezonde en leefbare stad. Utrechters vinden het fijn om op en aan het water te verblijven. Het biedt goede mogelijkheden voor ontspanning, exploitatie, sport en recreatie. Tijd en ruimte om op en in het water plezier te hebben, maar ook om je terug te trekken en te genieten van natuur en rust. Via een aantal moties (M386/2021, M47/2022, M145/2022 en M146/2022) heeft de gemeenteraad daarbij specifiek aandacht gevraagd voor het toevoegen van officiële en niet-officiële buitenzwemplekken buitenzwemplekken in de stad. Daarbij willen we het stadswater ook meer gebruiken om goederen per boot te verplaatsen. De vaartuigen op het water willen we het liefst emissieloos zien. We willen een stad zijn waar iedereen dichtbij huis verkoeling aan het water kan zoeken. De ambitie van de RSU 2040 is dat de belangrijkste functies voor dagelijks gebruik binnen 10 minuten ter voet of per fiets bereikbaar zijn vanuit je woon- en werkomgeving.

De hoofdambitie is het stadswater toegankelijker maken voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Deze beleiedsnota gaat overwegend over het menselijk gebruik van het stadswater en doet voorstellen waar het beter kan. Dieren en waterplanten zijn een belangrijke medegebruiker van het water. Er bestaan verschillende visie en nota's om de onderwaternatuur en leefgebied voor waterdieren en planten te verbeteren. Zie paragraaf 1.4 voor een overzicht. Met deze beleidsnota willen we nieuwe mogelijkheden bieden voor het gebruik van stadswater. Tegelijkertijd stellen we ook grenzen om de drukte en overlast op het stadswater beheersbaar te houden.

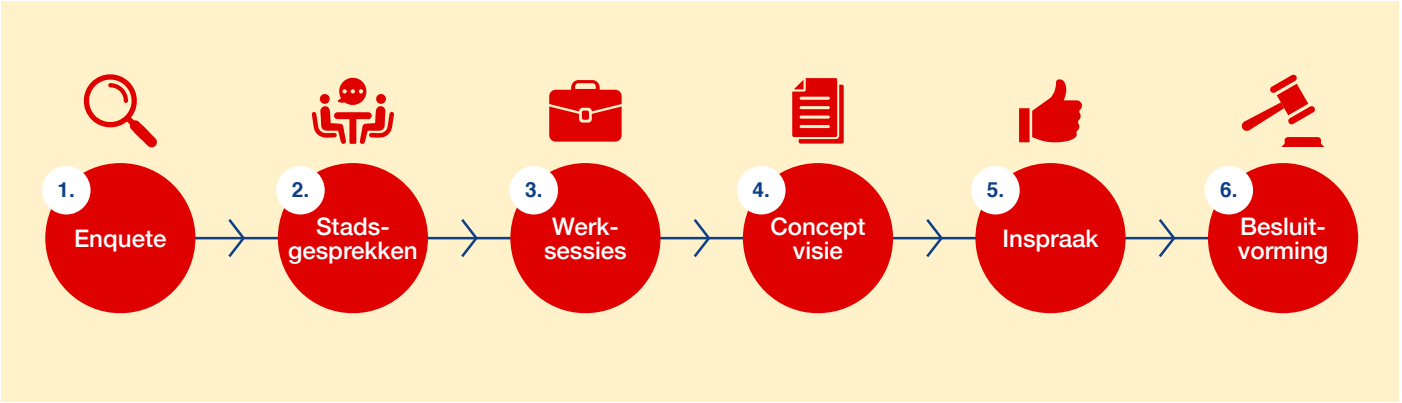
Voor deze Beleidsnota Stadswater geldt het uitgangspunt dat het gebruik van het stadswater niet mag leiden tot achteruitgang van andere waarden zoals waterkwaliteit, onderwaternatuur en erfgoed.

Net zoals bij de RSU 2040 zijn de ambities geformuleerd met een doorkijk tot 2040. De verbetermogelijkheden gaan over de periode tot en met 2030. In het coalitieakkoord 2022-2026 zijn er eerste middelen voor de voorbereidingsfase van deze beleidsnota opgenomen. Na vaststelling van de beleidsnota werkt de gemeente deze verbetermogelijkheden verder uit in een uitvoerings-programma 2024-2027 met de voorgenomen activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. Hierbij volgen we een strategie om zo veel mogelijk te koppelen aan lopende onderzoeken, programma's, projecten en fondsen.

'De **gemeente** wil het **stadswater toegankelijker** maken voor **bewoners, ondernemers** en **bezoekers'**

2.3 Participatie: totstandkoming Beleidsnnota

De Beleidsnota Stadswater is samen met verschillende belanghebbenden (waaronder inwoners) en gebruikers gemaakt. Vanaf de start hebben we geïnteresseerden uitgenodigd mee te denken. We hebben verschillende participatiemomenten georganiseerd, zowel digitaal als fysiek. In figuur 2 staat de totstandkoming van deze beleidsnota in 6 stappen.



Figuur 2: totstandkoming Beleidsnota Stadswater in 6 stappen

De beleidsnota kwam stapsgewijs tot stand. We deden een eerste stap, haalden informatie op en vervolgens bepaalden we de volgende stap. Uiteindelijk hebben we de volgende 6 stappen gezet:

1. Via een **enquête** hebben we breed ideeën en meningen uit de stad opgehaald over hoe we het stadswater beter kunnen benutten en welke zorgen er over het gebruik van het stadswater zijn.
2. Vervolgens bespraken we mogelijke verbetermogelijkheden tijdens 3 **stadsgesprekken**. Dit waren gesprekken in kleinere groepjes,
3. gericht op een bepaald thema zoals Water om op te varen of Regels, veiligheid en handhaving.
4. Daarna zijn 2 **werksessies** georganiseerd om de uitkomsten van het uitgevoerde onderzoek te presenteren en de meest kansrijke verbetermogelijkheden te bepalen.
5. De opbrengst uit de participatie is vervolgens uitgewerkt naar een **concept visie**.
6. De concept visie is getoetst tijdens een **inspraakperiode**. Daarna zijn de opmerkingen uit de inspraak beantwoord via een reactienota.
7. Tot slot is de definitieve versie voor **vaststelling** in de gemeenteraad gepresenteerd.

Tijdens de participatie hebben in totaal circa 2.000 mensen meegedacht. De deelnemers bestonden uit 12 verschillende type gebruikers van het stadswater:

1. Bewoner aan het water/ woonbootbewoner
2. Roeier
3. Kanoër/ SUPper
4. Zeeverkenner
5. Pleziervaarder
6. Bezoeker
7. Wandelaar/ fietser
8. Zwemmer
9. Goederenvervoerder
10. Personenvervoerder (verhuurbedrijf)
11. Sportvisser
12. Anders (stichting, overheid, fractiemedewerker politieke partij)

De opbrengst van de participatie staat beschreven in hoofdstuk 3 van deze beleidsnota.

De deelnemers hechten veel waarde aan het stadswater en wilden graag over de beleidsnota meepraten. In de beleidsnota staan 8 portretten van verschillende gebruikers. Zij hebben meegedacht bij het opstellen van de beleidsnota. In de portretten vertellen zij wat het stadswater voor hen betekent en welke verbetermogelijkheden ze voor de toekomst zien.



Peter van Reenen –

woont op een **varend woonschip** op het **Merwedekanaal**

Welk Utrechts stadswater gebruik je het meest?
Ik woon op het Merwedekanaal. Dit stadswater gebruik ik dus veruit het meeste. Het is mijn directe leefomgeving. Het is mijn achtertuin en geeft een prachtig wijds uitzicht.

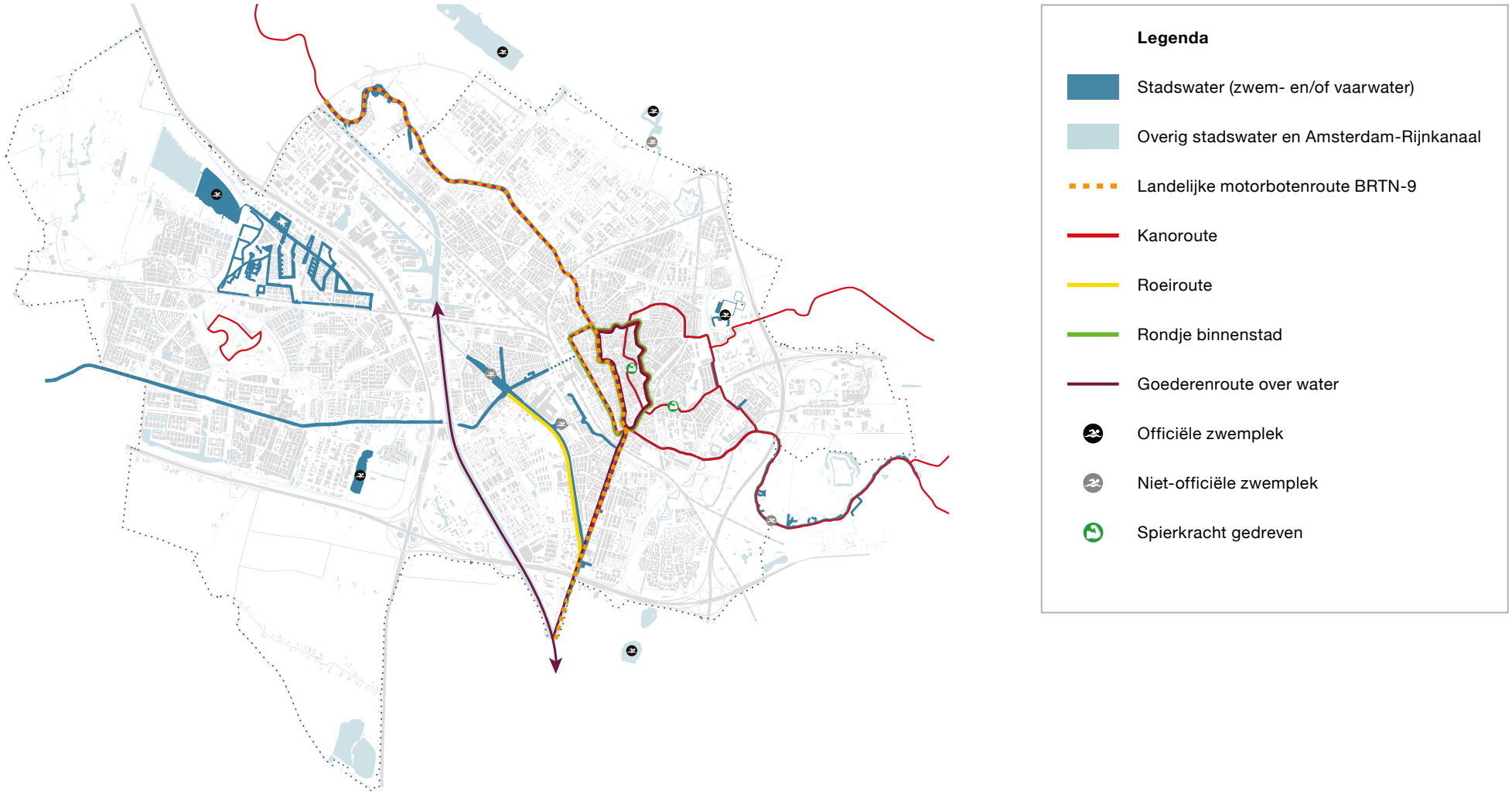
Op welke manier gebruik je dit stadswater het meest?
Mijn thuis staat dus niet op grond, maar drijft op het water. In ons geval gaan we er ook mee op vakantie. Het is dus een bijzondere woonvorm die niet voor iedereen is weggelegd. Het is een thuis dat meebeweegt met het water. Dat vraagt om verstand van zaken en regelmatig onderhoud. Het zwerfafval wat door mensen in het water wordt gegooid halen we vaak uit het water om het vervolgens in de kliko te gooien. Ook de gemeente zorgt ervoor dat drijvend vuil wordt opgehaald door een zeer ijverige medewerker.

Wij varen dus ook daadwerkelijk met ons woonschip. Mijn vrouw en ik hebben mooie reizen gemaakt. Zo zijn we bijvoorbeeld via Parijs richting Lyon gevaren, maar we zijn ook via Berlijn naar de Poolse grens gevaren. Het start- en eindpunt is altijd weer gewoon onze vaste ligplaats op het Merwedekanaal. Daar zijn we thuis.

Wat hoop je op dit stadswater te zien over 20 jaar?
Iedereen is van de wereld en de wereld is van iedereen. Eigenlijk geldt dat ook voor het Utrechtse stadswater. Ik hoop dan ook dat iedereen in goed overleg gebruik kan blijven maken van het Merwedekanaal. Het gaat drukker worden, maar in mijn ogen is veelzijdig gebruik dan nog steeds goed mogelijk. Het is leven en laten leven, elkaar iets gunnen en rekening houden met elkaar. Duidelijke afspraken over het gebruik en coaching bij knelpunten en sluizen zal helpen. Excessen zullen er altijd blijven en zonodig moet er gehandhaafd worden.

Een duidelijk aanspreekpunt is voor het stadswater van belang, net als een goede afstemming tussen de verschillende verantwoordelijke partijen zoals de gemeente en Rijkswaterstaat.

Huidige vaarroutes en zwemplekken



Figuur 3: Huidige vaarroutes en zwemplekken

2.4 Huidig gebruik van het stadswater

Als eerste wordt het stadswater gebruikt om op te varen en te zwemmen. In figuur 3 staan de meest gebruikte vaarroutes en de locaties waar regelmatig wordt gezwommen tijdens warme zomerdagen.

Landelijke motorbotenroute (BRTN-9)

De binnenstad Utrecht ligt aan een landelijke motorbotenroute (BRTN-9). Dit is met een dikke oranje stippellijn aangegeven in figuur 3. Deze route gaat over de Vecht en loopt langs de Oudegracht en westelijke stadsbuitengracht naar de Vaartsche Rijn en het Utrechtse deel van het Merwedekanaal. Motorboten kunnen bij het Amsterdam-Rijnkanaal oversteken en langs Nieuwegein doorvaren naar de rivier de Lek of de Hollandse IJssel. De route maakt deel uit van het landelijk basistoervaarnet dat door het ministerie Infrastructuur & Waterstaat (I&W) en provincies is vastgesteld. Het ministerie van I&W en provincies voeren regie op het maken van gezamenlijke afspraken over de BRTN-9 route (zie verder de landelijke ‘Basisvisie voor recreatietoervaart’ specifiek over BRTN-9).

Voor de route door de stad Utrecht geldt een maximale doorvaarthoogte van 3,2 meter. Alleen de bruggen op de Oudegracht voldoen aan deze hoogte. De laagste brug aan de westelijke stadsbuitengracht west is 2,5 meter hoog en aan de oostelijke singel is de laagste brug 1,9 meter hoog. Grote plezierboten met een doorvaarthoogte tussen de 2,5 meter en 3,2 meter moeten dus over de Oudegracht varen.





Foto: opening van de singel

Rondje binnenstad

In 2020 is de gedempte Catharijnesingel weer open gegraven. Op 12 september 2020 is de singel geopend en stroomt er weer water doorheen. Nu kan je weer rond de oude binnenstad varen en veel mensen met een eigen of gehuurde boot doen dat graag. De passagiersboten en rondvaartboten met schipper varen ook dit rondje. Bij de Weerdsluis varen deze grote boten over de Oudegracht van Noord naar Zuid en gaan via een van de singels weer terug naar het startpunt. Vanaf 2028 (onder voorbehoud) wordt de Stadsbuitengracht bij Smakkelaarsveld verbonden met de Leidsche Rijn Oost. Op dit moment werkt de gemeente aan het voorlopig ontwerp.

Roeien op Merwedekanaal

Al bijna 140 jaar wordt er intensief geroeid op het Merwedekanaal. Jaarlijks sporten rond de 2.500 Utrechters bij een van de drie Utrechtse roeiverenigingen. De drie roeiverenigingen Viking, Orca en Triton zijn gevestigd op de Driewerf aan het zuidelijk deel van het Merwedekanaal. In de Veilinghaven liggen nog twee kleine roeiverenigingen: Roeiploeg Utrecht en Barbarossa (sloeproeien). Het vaargebied van de roeiers is het Merwedekanaal vanaf de zuidkant/Liesboschbrug tot aan de Muntbrug/sluis-tracé. Van belang daarbij is het coach- en fietspad aan de zijde van de Kanaalweg. De roeisport is voor jong tot oud. Kinderen kunnen vanaf 10 jaar gaan roeien bij Viking. Studenten melden zich aan bij Orca en Triton en gaan als volwassenen weer roeien bij Viking. De Utrechtse roeisituatie is uniek. Nergens in Nederland roeien er zo veel mensen op zo weinig water. De Utrechtse reddingsbrigade, de water-scouting en de zeilvereniging maken ook gebruik van het Merwedekanaal. Daarmee is het Merwedekanaal een van de grootste buitensportgebieden van Utrecht.



Zeilen op Merwedekanaal

Op de splitsing van het Merwedekanaal en Vaartsche Rijn zeilen bijna iedere zaterdag vier groepen van de Waterscouting Utrecht. Zij hebben 350 jeugdleden tussen 7 en 23 jaar met 150 begeleiders, bestuur en andere vrijwilligers. Naast zeilen, roeien en kanoen zij door heel Utrecht. Totaal hebben ze 50 zeilboten, 30 kano's, 4 motorboten en 1 wachtschip.

Kanoroutes

De meeste kanoroutes in de stad Utrecht bevinden zich aan de oostkant van het Amsterdam-Rijnkanaal. Huidige kanoroutes zijn: 1) grachten en singels, 2) Vecht, 3) Kromme Rijn, 4) rondje langs Biltse Grift, Zilveren Schaats, Minstroom (eventueel doorsteek naar Kromme Rijn), 5) Vaartsche Rijn, 6) Maximapark. Het Merwedekanaal wordt weinig gebruikt door de kano. Waarschijnlijk omdat het vrij grootschalig en rechttoe rechtaan is. Vanwege drukke scheepvaart op het Amsterdam-Rijnkanaal is het met kano of andere ongemotoriseerde vaartuigen verboden om over te steken naar het gebied Leidsche Rijn-De Meern.

Een goed overzicht van specifieke kanoroutes en in- en uitstapplekken in de stad Utrecht staat op de www.kanokaartutrecht.nl. Daarnaast heeft de Utrechtse Kano Club (UKC) op haar website een interactieve Kanovaarkaart met kanoroutes in en om Utrecht en in de wijde regio.

Vervoer van goederen over water

De belangrijkste route voor goederenvervoer loopt over het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn en de Oudegracht. Op dit moment wordt de horeca op de Oudegracht bevoorraad met de elektrische bierboot en wordt vooral bedrijfsafval bij horeca opgehaald met de elektrische ecoboot. Beide boten zijn van de gemeente. Daarnaast zijn er enkele particuliere projecten en initiatieven om (bouw)materialen over water af- en aan te voeren.





Foto: de bierboot voor bevoorrading horeca aan de Oudegracht



Foto: de ecoboot voor vooral ophalen bedrijfsafval bij horeca

Officiële buitenzwemplekken

Binnen de gemeente Utrecht liggen 3 officiële zwemlocaties: de oostelijke Haarrijnseplas, de Strijkviertelplas en het gebied de Zeven Stroompjes in de Voorveldse polder. Daarnaast maken Utrechters gebruik van officiële zwemlocaties in de directe omgeving van de stad, zoals de Maarsseveense plassen en Down Under (zie figuur 3).

Officieel zwemwater is zwemwater dat specifiek is aangewezen als zwem- en recreatieplek, waarvan de fysieke veiligheid en de waterkwaliteit regelmatig gecontroleerd worden. Zwemmen vindt plaats op eigen risico. Voorzieningen als toiletten en badtoezicht zijn geen voorwaarden om officieel zwemwater te kunnen worden, maar zijn bij intensief gebruik natuurlijk wel wenselijk. Bij een structureel, groot aantal zwemmers vraagt de Europese Zwemwaterrichtlijn dat onderzocht wordt of een locatie officieel zwemwater kan worden. De Regionale Uitvoeringsdienst, die namens de provincie toeziet op de officiële zwemwaterlocaties, hanteert voor ‘structureel groot aantal’ de definitie: meer dan 50 zwemmers gedurende 5 of meer dagen per jaar.

De zwemwaterkwaliteit kan door gebruikers geraadpleegd worden op www.zwemwater.nl.
De zwemwaterkwaliteit in de Voorveldse Polder bij Zeven Stroompjes is een permanente zorg voor de gemeente. Sinds mei 2021 geldt een negatief zwemadvies, omdat de waterkwaliteit ondanks vele doorgevoerde verbetermaatregelen te vaak te wensen overlaat. Dit komt hoofdzakelijk door de kleine omvang van de zwemplas, waardoor deze snel opwarmt en kleine verstoringen al grote effecten kunnen hebben. Maar ook in algemene zin is de opwarming van het water als gevolg van klimaatverandering een zorg, omdat hierdoor de kans op waterkwaliteitsproblemen als blauwalg, botulisme en vissterfte toeneemt.



De 3 officiële zwemplekken in de gemeente Utrecht hebben samen ongeveer een capaciteit van 6.000 bezoekers per dag, waarbij de Haarrijnseplas met 5.000 bezoekers verreweg de grootste is. Gelukkig liggen er binnen een straal van 20-25 km van Utrecht nog meer dan 10 officiële zwemlocaties, waarvan de Maarsseveense plassen het meest intensief door Utrechters worden gebruikt. Daarnaast vullen niet-officiële zwemlocaties, zoals de Muntsluis en de Kromme Rijn in Amelisweerd, een deel van het tekort aan officieel zwemwater op. De meerwaarde van niet-officiële locaties zit in de ligging midden in de stad of op korte afstand buiten de stad. Daarnaast speelt mee dat deze locaties gratis zijn en daarmee zeer aantrekkelijk voor een kort bezoek.

‘In de stad **Utrecht** zijn **3 officiële buitenzwemplekken** en **daarbuiten 10’**

Niet-officiële buitenzwemplekken

Naast de officiële zwemlocaties zwemmen Utrechters veel in open water zonder officiële zwemwaterfunctie. Dit is in Nederland in principe toegestaan, tenzij dit vanwege te grote veiligheids- of gezondheidsrisico's is verboden. Zwemmen is op basis van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR, artikel 8.08) verboden in doorgaande vaarwegen, in havens, bij bruggen, sluizen en stuwen. Het is aan de vaarwegbeheerder om duidelijkheid te scheppen welke wateren dit betreft. In de regel stelt de vaarwegbeheerder dat je niet mag zwemmen waar gemotoriseerde schepen varen. De schroef van de boot kan levensgevaarlijk zijn voor zwemmers. Daarnaast zijn zwemmers vaak niet goed zichtbaar in het water voor schippers. Naast de vaarwegbeheerder mag de provincie een zwemverbod uitvaardigen als de waterkwaliteit of fysieke veiligheid te grote risico's met zich meebrengt. De gemeente kan dit ook doen op basis van de Algemene plaatselijke verordening (APV) als de publieke veiligheid of volksgezondheid in het geding zijn.

Zwemmen is momenteel door de vaarwegbeheerders Rijkswaterstaat en waterschap AGV verboden in het Amsterdam-Rijnkanaal, de havens van Lageweide, het Merwedekanaal en de Vecht. De provincie en gemeente hebben alleen een zwemverbod ingesteld voor de Nedereindseplas. Door het vroegere gebruik als vuilstort zijn de risico's door uitstekende delen op de bodem en mogelijke verontreinigingen van het water te groot.

De gemeente meet sinds 2014 bij een tiental niet officiële zwemplekken de zwemwaterkwaliteit. We meten eenmaal per 2 weken of bepaalde bacteriën (intestinale enterokokken (IE) en Escherichia Coli (E. coli) in het water voorkomen. Beide bacteriesoorten komen voor in de ontlasting van mensen en dieren en zijn een goede aanwijzing voor de zwemwaterkwaliteit. Daarnaast kijken we samen met het waterschap of er sprake is van andere soorten vervuiling, zoals blauwalgen of andere giftige bacteriën. Over het algemeen voldoen de metingen aan de zwemwaternorm. Wel zien we dat bij hevige neerslag de norm wordt overschreden doordat dan de riooloverstorten in werking treden en de rioolwaterzuiveringen minder goed kunnen zuiveren. Verder hebben we in de plas bij de wijk Veldhuizen de laatste jaren last van blauwalg.

Wandelroutes langs het stadswater

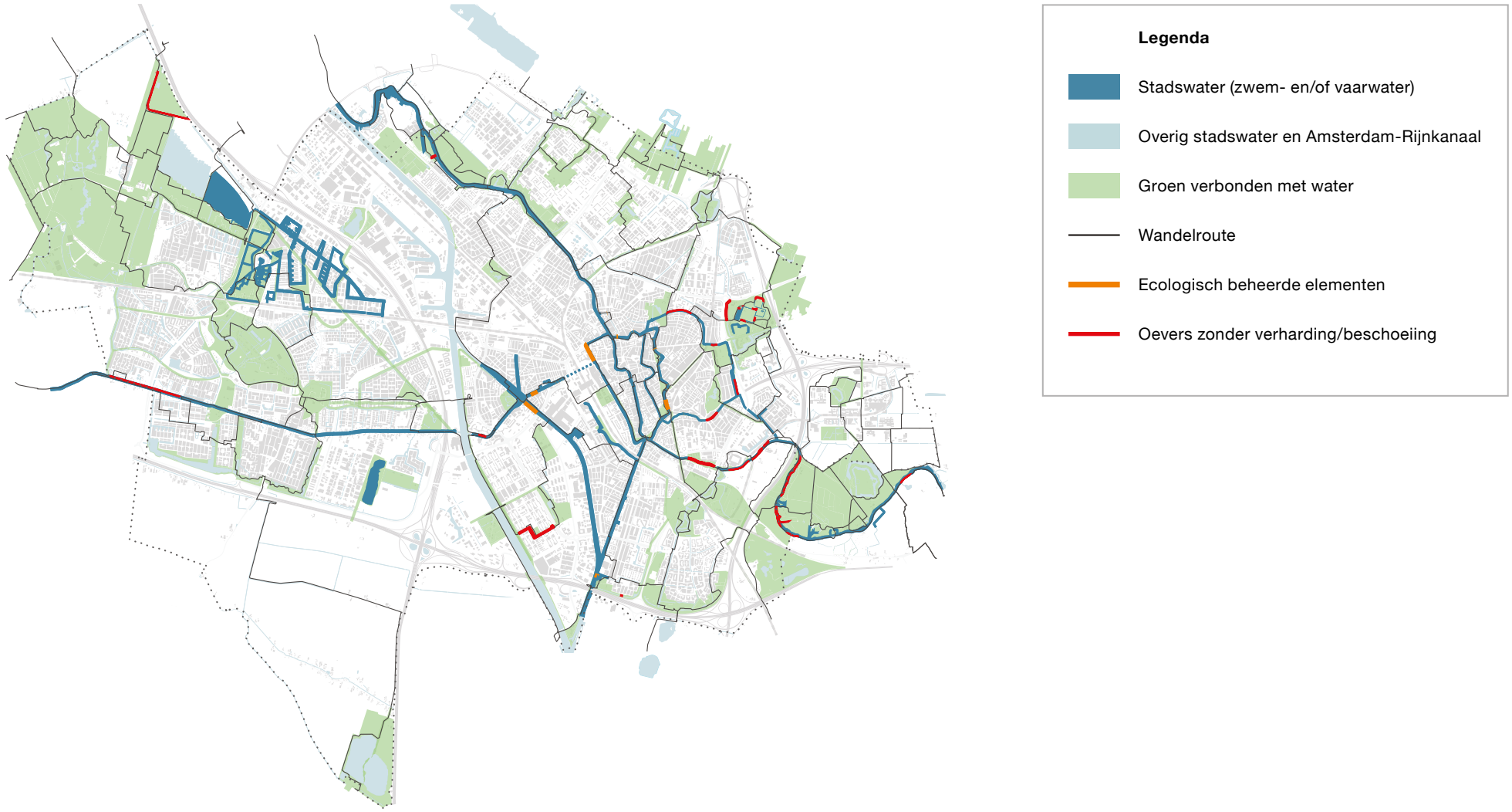
Langs de kanalen, rivieren en grachten kan je goed wandelen. De wandelroutes langs het water heten in het beleid van gemeente groen-blauwe verbindingen. Deze verbindingen zijn belangrijk voor de gezondheid en verkoeling. Daarnaast zijn deze verbindingen van groot belang voor de natuur zelf, de biodiversiteit en ecologie. Planten, bomen, dieren en insecten hebben leefruimte nodig in de stad. In figuur 4 staan de wandelroutes en groengebieden in Utrecht die in verbinding zijn met het stadswater.

De gemeente wil langs het stadswater meer wandel- en fietspaden maken of beter met elkaar verbinden. Een goed voorbeeld is het Rondje Stadseiland. Dit rondje wordt een stadspark van 12 kilometer lang langs het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal. Andere verbindingen die de gemeente wil versterken zijn de noordelijke stadsingel, Vecht (route langs het Zandpad), Vaartsche Rijn (Jutfaseweg). Voldoende plekken voor bankjes, toiletten en water-tappunten langs deze routes vinden we belangrijk.



‘Langs de **kanalen, rivieren en grachten** kan je goed **wandelen**’

Bestaand groen langs het water



Figuur 4: Bestaand groen langs het water

2.5 Huidige regels op het stadswater

In figuur 5 staan de belangrijkste gebruiksfuncties van het stadswater. De functies zijn opgenomen in de provinciale vaarverordening en in de Havenatlas van de gemeente. Voor het gebruik gelden verschillende regels.

Vaarregels

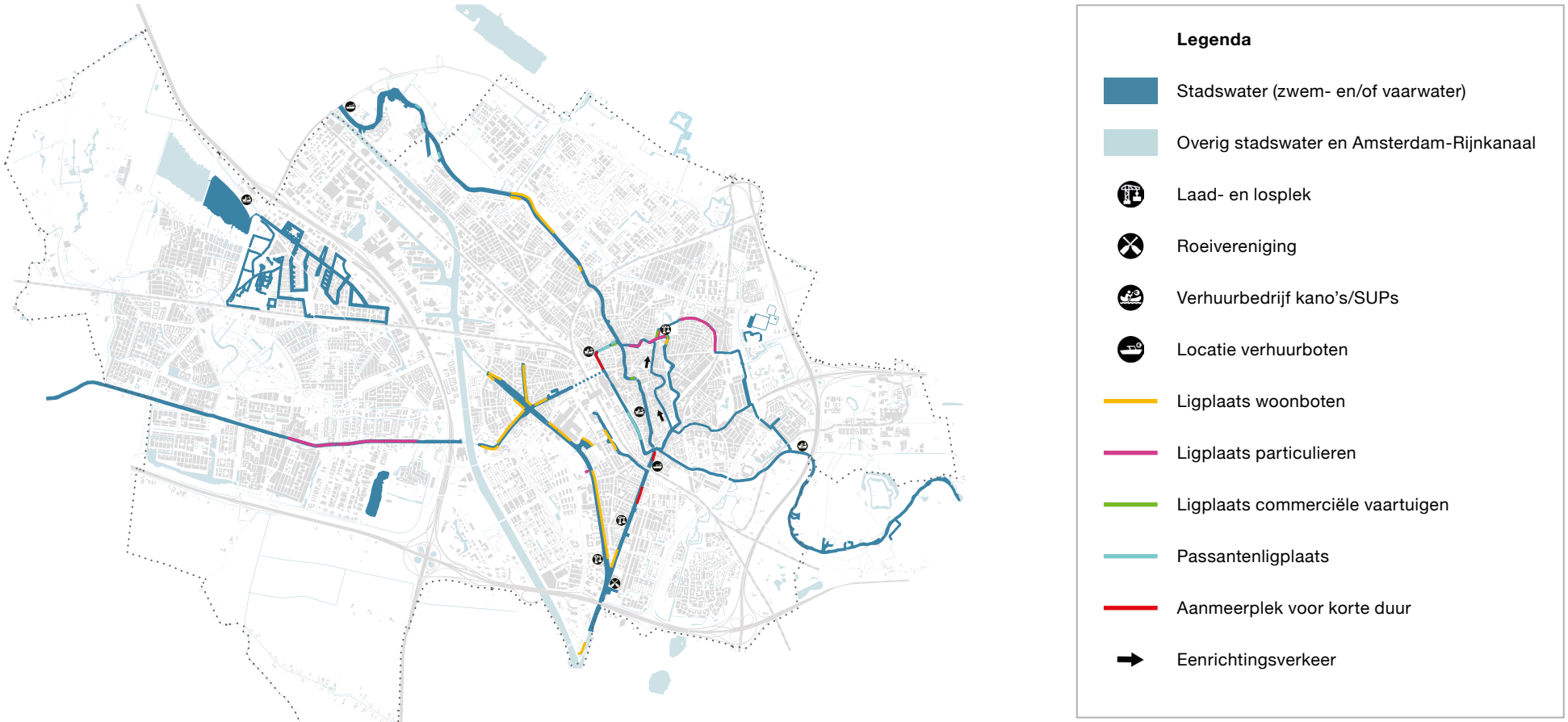
Het vaarseizoen loopt van april tot en met oktober. Tijdens de warme dagen kan het druk zijn op het water. Daarom zijn er de volgende vaarregels waar iedereen zich aan moet houden:

- ✓ Ik houd me aan de snelheid en vaar stapvoets (maximaal 4,5 km per uur, alleen op de Vecht 6 km per uur)
- ✓ Ik houd rekening met bewoners op en aan het water en veroorzaak geen golfslag
- ✓ Ik bestuur de boot alcoholvrij
- ✓ Ik veroorzaak geen geluidsoverlast
- ✓ Ik ga op zoek naar een (openbaar) toilet als ik hoge nood heb
- ✓ Ik meer af op de daarvoor aangewezen plaatsen
- ✓ Ik vaar stuurboord (rechts) en houd rekening met grote schepen

Meer informatie over de vaarregels staan op op de Vaarbewaarkaart vinden. De kaart is bedoeld om schippers met weinig ervaring op het water te helpen met de belangrijkste regels en handige tips.



Bestaande functies



Figuur 5: bestaande gebruiksfuncties van het stadswater

Havengeld

Voor het gebruik van het stadswater betalen gebruikers havengeld. Denk hierbij aan activiteiten zoals het laden en lossen van goederen, het vervoeren van passagiers, het overnachten in de passantenhaven en het innemen van een ligplaats door een vaartuig. De gemeente heft ook gelden voor het schutten van boten bij de Weerdsluis en voor het openen van haar bruggen buiten openingstijden. De huidige tarieven en de openingstijden van bruggen en sluizen staan op de site van de gemeente. Schutgelden voor sluizen en kosten voor de passantenhaven zijn lager voor emissieloze vaartuigen dan voor vaartuigen op fossiele brandstoffen.



Foto: Stadskamer (onder Hoog Catharijne)

Tabel 1: overzicht huidige openbare op- en afstapplekken passagiersvaart

	Locatie steiger	Stadswater	Maximale ligtijd
1	Bemuurde Weerd oostzijde, deel van de wachtsteiger (10 m)	Oostelijke stadsbuitengracht	15 minuten
2	Maliesingel bij het Spoorwegmuseum	Oostelijke stadsbuitengracht	15 minuten
3	Centraal museum aan het Manenburg	Oostelijke stadsbuitengracht	15 minuten
4	Wittevrouwensingel tegenover Wolvenplein	Oostelijke stadsbuitengracht	15 minuten
5	Stadskamer (onder winkelcentrum Hoog Catharijne)	Westelijke stadsbuitengracht	15 minuten
6	Paardenveldbrug	Westelijke stadsbuitengracht	15 minuten
7	Catharijnesingel (Geertebolwerk)	Westelijke stadsbuitengracht	15 minuten
8	Oosterkade	Vaartsche Rijn	15 minuten

Op- en afstapplekken passagiersvaart

Voor passagiersschepen en rondvaartboten zijn er in de binnenstad van Utrecht 8 plekken waar passagiers kunnen op- en afstappen (tabel 1).

Deze acht plekken zijn openbaar. Iedere ondernemer met een exploitatievergunning kan hier gebruik van maken. Daarnaast zijn er op de Oudegracht nog een zestal “exclusieve” op- en afstapplaatsen. Vier daarvan zijn exclusief voor bepaalde ondernemers met passagiersschepen en rondvaartboten. Eén is exclusief bestemd voor een ondernemer met waterfietsen, en één is exclusief bestemd voor een ondernemer met kano’s. De Oosterkade wordt door exploitanten het meest gebruikt voor het op- en afstappen van passagiers.

Laad- en losplekken

In Utrecht zijn er drie laad- en loslocaties (zie figuur 5):

1. GEPU Merwedekanaal (buiten de binnenstad);
2. Jutfaseweg (ter hoogte van nummer 146);
3. Wittevrouwensingel (tegenover Wolvenplein).

Bij locaties aan de Oudegracht waar geen horecabedrijf zit met of zonder terrasvergunning, is het in principe mogelijk om te lossen. Het is wel noodzakelijk om een ontheffing te hebben voor het aanmeren.



Foto: huidige laad- en losplekken (stadshalte) aan Jutfaseweg langs de Vaartsche Rijn

Ligplaatsvergunningen pleziervaart

Om in openbaar water een recreatief vaartuig voor langere tijd aan te leggen is een ligplaatsvergunning van de gemeente nodig. Dit geldt ook voor boten bij een woonboot of achter een tuin. Met deze vergunning mag je aanleggen in een ligplaatszone en mag je je vaartuig niet commercieel gebruiken. Je krijgt geen vaste plek. Bij de vergunning krijgt de eigenaar een sticker voor op de boot. Dit is om eenvoudig te controleren of een aangelegde plezierboot een vergunning heeft. De gemeente heeft het maximaal aantal vergunningen afgegeven. Dit zijn er totaal 482 (peildatum 24 augustus 2022). Van de 482 vergunningen zijn er 337 voor emissievrije plezierboten (70%) en 145 met een brandstofmotor (30%). De huidige ligplaatszones liggen allemaal vol met recreatieve vaartuigen.
Eén uitzondering hierop zijn 5 rondvaartboten die in het verleden een recreatieve ligplaatsvergunning ontvangen hebben én een exploitatievergunning. Een vergunning voor een recreatief vaartuig kan je hier aanvragen bij gemeente. Nieuwe vergunningen worden als er een ligplaats vrijkomt alleen uitgegeven aan boten die emissievrij (elektrisch of met spierkracht aangedreven) zijn. De vergunning geldt voor onbepaalde tijd.

Wachtlijst recreatieve vaartuigen

Voor het krijgen van een ligplaatsvergunning voor een plezierboot staan er momenteel ongeveer 90 mensen op een wachtlijst. Sinds 2011 is de lijst bevroren omdat deze lang werd. Sinds die tijd kom je dus niet meer op de wachtlijst als je een vergunning aanvraagt bij bij de gemeente. Op de wachtlijst staan momenteel aanvragen van mensen uit de jaren 2009, 2010 en 2011. Gemiddeld komen er jaarlijks circa 30 ligplaatsen vrij door verhuizing, verkoop van een boot of andere reden. De verwachting is dat er in 2025-2026 niemand meer op de wachtlijst staat.

Ligplaatsvergunning exploitanten

Voor de passagiersvaart hebben momenteel 37 vaartuigen een vergunning voor een vaste ligplaats. Dit zijn: 19 passagiersschepen, 5 rondvaartboten (recreatieve ligplaatsvergunning) en 13 waterfietsen. Deze ligvergunningen voor exploitanten zijn door de gemeente voor onbepaalde tijd afgegeven. De ondernemers die deze ligplaats innemen hebben ook een exploitatievergunning voor onbepaalde tijd. Kano's en SUPs hebben geen ligplaatsvergunning nodig. Na gebruik worden deze vaartuigen uit het water gehaald.

Exploitatievergunning

Ondernemers die op het openbare water van Utrecht een boot willen verhuren of met passagiers willen rondvaren moeten van de gemeente een exploitatievergunning hebben. Dit geldt ook voor het verhuren van een kano of SUP. De gemeente heeft per 1 januari 2023 totaal 286 exploitatievergunningen uitgegeven.

Deze zijn als volgt verdeeld:
229× verhuurboten type 1 (SUP, kano en waterfiets),
19× verhuurboot type 2 (fluisterbootjes),
10× rondvaartboten en 28× passagiers- schepen.
Exploitatievergunningen worden zonder maximum verstrekt, zolang er aan de voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning wordt voldaan. Een exploitatievergunning is hier aan te vragen. Bij een exploitatievergunning is geen ligplaats inbegrepen. De ondernemer is zelf verantwoordelijk voor het regelen van een ligplaats binnen of buiten de gemeente. Voor kleine vaartuigen is een ligplaats niet altijd noodzakelijk omdat deze vaartuigen uit het water gehaald kunnen worden.

Welk Utrechts stadswater gebruik je het meest?
Ik woon in de buurt van de Vaartsche Rijn, daar kom ik dus vaak langs. Maar voor mijn ommetje wandel ik graag langs de singel.

Op welke manier gebruik je dit stadswater het meest?
Ik geniet vooral wandelend van het water, zoals tijdens mijn ommetje rond de singel. Zeker nu deze weer rond is. Ik krijg vaak buitenlands bezoek en probeer tijdens zo'n wandeling met hun ogen naar de stad te kijken. Dan begrijp ik wel dat ze erg enthousiast zijn over Utrecht. De stad is er een stuk op vooruit gegaan de laatste jaren.

Wat hoop je op dit stadswater te zien over 20 jaar?
Ik hoop dat de stad, en dus ook het stadswater, voor de mensen blijft. Dat er zowel gewoond als gewerkt wordt in de stad en langs het water. Dat je langs het water werkt en je werk makkelijk over het water kunt bereiken, bijvoorbeeld met een watertaxi. Maar dat ook meer goederen over het water kunnen worden bezorgd, door middel van kleinschalige vaartuigen die goed zijn aangepast op de stad. Door het vervoer over water zien we dan minder blik (auto's, bestelbusjes, fietsen) op de weg.

Ik zie nu al in kleine stapjes dat het ook groener wordt langs de oevers, dat mag van mij nog wel wat sneller. Ik hoop dat de oevers van de Vaartsche Rijn beter worden benut, door bijvoorbeeld aan beide kanten van het water de oevers te vergroenen (nu is slechts 1 kant groen) en ruimte te maken waar mensen in het water kunnen stappen om te zwemmen of langs de kant kunnen zitten.

Ik hoop dat de ligplaatsen beter benut worden. Dat er geen wrakken of verloederde bootjes langs de kant liggen en er meer ligplaatsen komen, zodat meer Utrechters een bootje kunnen neerleggen en van het water kunnen genieten.

Bert Harmelink –

inwoner van Utrecht (omgeving **Rotsoord**)



2.6 Feiten en cijfers

Om in te gaan op de wensen en zorgen van gebruikers heeft de gemeente tijdens het opstellen van deze beleidsnota nader onderzoek gedaan naar:

- **Aantal vaarbewegingen en incidenten op het water in de binnenstad:** op vier punten zijn het aantal vaarbewegingen en incidenten geteld tijdens vijf warme zomerdagen in 2021. Voor de jaren 2019 en 2020 hebben we dit ook gedaan, alleen niet voor Merwedekanaal. Het onderzoek is uitgevoerd door het bureau Mobycon in opdracht van de gemeente.
- **Behoefteonderzoek buitenzwemwater:** in 2019 is onderzocht waar inwoners van Utrecht het meest in buitenwater zwemmen en of dit water voldoet aan hun behoeften. Het bewonerspanel heeft hiervoor een enquête ingevuld. Ook is in dit onderzoek gekeken of het huidige aantal buitenzwemplekken voorziet in de vraag. In de zomer van 2021 is dit onderzoek door bureau Mulier aangevuld met monitoring van de 9 populairste buitenzwemplekken in en om de gemeente. Op de 9 locaties zijn ook vragenlijsten afgenomen, waarbij onder andere is onderzocht welke verbeteringen gewenst zijn.
- **Kansen goederenvervoer:** in 2021 heeft de gemeente met goederenvervoerders meerdere gesprekken over water gevoerd. Kansen zijn voor 3 thema's in beeld gebracht: 1) beleid en regelgeving, 2) infrastructuur, 3) goederenstromen.

Hieronder staan de belangrijkste bevindingen van deze onderzoeken samengevat. De volledige onderzoeksrapporten van Mobycon en Mulier zijn te vinden op de DenkMee site: Project Beleidsnota Stadswater.

Aantal vaarbewegingen (drukte binnenstad)
Tijdens hete zomerdagen is de binnenstad het drukste vaarwater in Utrecht. In zijn algemeenheid is er afgelopen jaren in de binnenstad een forse stijging van het aantal vaarbewegingen te zien (tabel 2).

Het totaal aantal vaartuigen op het water is van 2019 naar 2020 bijna verdubbeld. Het aantal was in 2021 en 2022 weer iets minder. De stijging komt waarschijnlijk door de wat tegenvallende zomer in 2019 en warmere zomers in 2020, 2021 en 2022. De aantallen tussen 2021 (wel corona) en 2022 (geen corona) zijn vergelijkbaar.

Bezoekers zonder ligplaatsvergunning en de groep met SUPs, kano's en waterfietsen zijn de grootste groep. Zij maken 70 tot 80% uit van het totaal aantal vaartuigen. We zien deze groep vanaf 2020 flink stijgen. Mensen zochten in de zomer van 2020 en 2021 meer vertier in eigen land vanwege corona. En vanaf september 2020 is het weer mogelijk om een rondje rond de binnenstad te varen door het opengraven van de Catharijnesingel. In 2022 (geen corona) is dit aantal stabiel gebleven.

'Vanaf **2020** is in de **binnenstad** een forse **stijging** van het aantal **vaarbewegingen** te zien'

Tabel 2: totaal aantal getelde vaartuigen (gemiddeld) tijdens een warme zomerdag in binnenstad Utrecht en Merwedekanaal (alleen 2021 en 2022)

Jaren	Zandbrug (Nijntjebrug)	Stadhuisbrug	Bijlhouwerbrug (Ledig Erf)	Merwede-kanaal	Totaal gemiddeld
2019	558	473	660	–	1.691
2020	1.017	736	1.339	–	3.092
2021	901	654	1.004	313	2.872
2022	890	679	1.058	352	2.979

Vaarbewegingen van bewoners met een ligplaats-vergunning komen de laatste 3 jaren weinig voor (tabel 3). Tijdens de zomerdagen zijn de boten met een ligplaats het minst geteld. Bewoners met ligplaatsvergunning varen waarschijnlijk meer op minder drukke tijdstippen. Toch is deze groep gebruikers relatief weinig op het water. Net zoals bij auto's zien we dat de meeste bootjes van bewoners gedurende het jaar stilliggen en dus niet varen. Medewerkers van de Havendienst van de gemeente, die gedurende het hele jaar regelmatig op de bierboot en ecoboot varen, bevestigen dit beeld.

Het aantal vaarbewegingen met een passagiersschip en rondvaarboot is in 2020 en 2021 ten opzichte van 2019 afgenomen. Dit komt waarschijnlijk vanwege de genomen coronamaatregelen. Ook het aantal vaarbewegingen van verhuurbootjes met een elektrische motor (de zogeheten fluisterbootjes) is in 2021 ten opzichte van 2020 en 2019 afgenomen. In het jaar 2022 (geen corona) zien we een lichte stijging van rondvaartboten en verhuurbootjes. Deze gaan weer naar hetzelfde niveau als in 2019. Het aantal passagiersschepen bleef in 2022 lager dan in 2019 en was vergelijkbaar met 2020 en 2021.

Type vaartuigen en aantallen

Op het stadswater varen verschillende type vaartuigen zoals kano's, SUPs, waterfietsen, sloepjes, plezierboten, jachten, rondvaartboten, bemande passagiersboten, vrachtschepen en werkschepen. Op een hete zomerdag varen er in de binnenstad gemiddeld 1.000 vaartuigen op drukke punten zoals bij de Zandbrug (Weerdsluis) en de Bijlhouwerbrug (Ledig Erf). Op een erg drukke dag kan dit totaal aantal vaartuigen op deze punten zelfs oplopen tot 1.200 - 1.600 boten. In tabel 3 staat de verdeling van de 1.000 vaartuigen zoals geteld tijdens een drukke zomerdag (bron: tellingen Mobycon 2019 t/m 2021).

Tabel 3: overzicht type boten en gemiddelde aantallen tijdens drukke zomerdag in binnenstad Utrecht

Type boot	Gemiddeld aantal op drukke zomerdag	Percentage (%)	Trend afgelopen jaren	Emissievrij
Kano, SUP, waterfiets	450	45%	Sterke stijging	Ja
Plezierboot van bezoekers en passanten (zonder ligplaats)	350	35%	Lichte stijging	Meestal niet
Verhuurboot/ fluisterbootje	100	10%	Lichte afname	Ja
Rondvaart (max 12 + bemanning)	40	4%	Stabiel (lichte dip tijdens corona)	Ja
Passagiersboot (meer dan 12 + bemanning)	30	3%	Lichte afname	Meestal wel, vanaf nov. 2024 verplicht
Plezierboot van bewoners met ligplaats	20	2%	Stabiel	Meestal wel
Bedrijfsboot/ goederenvervoer*	10	1%	Stabiel	50%

* Het vervoer van goederen door particulieren ligt nagenoeg stil in de zomer vanwege de bouwvakvakantie. Tijdens een werkdag van maandag tot en met vrijdag varen er gemiddeld 7 particuliere bedrijfsboten per dag.

De vaart in de stad Utrecht is als volgt in te delen:

1. **Pleziervaart (recreatievaart)**
   a. *Plezierboten (recreatievaartuigen) van bewoners met ligplaatsvergunning* (70% is emissievrij). Dit zijn in totaal 482 plaatsen. Deze boten met een groene sticker mogen liggen binnen de ligplaatszone. Op een hete zomerdag tellen we op het water enkele tientallen plezierboten van bewoners met een ligplaats. Dit zijn slechts enkele procenten van het totaal aantal boten op een drukke dag. Het totaal aantal plaatsen voor deze plezierboten is afgelopen jaren stabiel gebleven.

   b. *Plezierboten (recreatievaartuigen) van bezoekers zonder ligplaats.* Op een drukke zomerdag tellen we tussen de 300 en 400 plezierboten met mensen die de stad bezoeken. Dit zijn veelal open bootjes en sloepen die een paar uur een rondje binnenstad varen. Op een drukke zomerdag bestaat deze groep dus uit circa 35% van het totaal aantal vaartuigen. Het merendeel van deze vaartuigen heeft een brandstofmotor. Volgens tellingen van de gemeente passeren bij de Weerdsluis ongeveer 95% boten met een brandstofmotor en is 5% van de boten emissievrij. Het totaal aantal plezierbootjes van bezoekers is in de periode 2017 tot en met 2020 stabiel gebleven. Dit waren jaarlijks tussen de 8.000 tot 9.000 sluispassages. De boten die de sluis passeren gaan zowel de stad in als de stad uit. In 2021 is het aantal sluispassages licht gestegen naar bijna 10.000.

   c. *Overnachten in passantenhavens.* Jaarlijks overnachten er ongeveer 3.000 boten in de passantenhavens nabij de Weerdsluis en de Catharijnesingel. Dit zijn over het algemeen jachtjes waar je op kan slapen. Het zijn veelal vakantiegangers die door het land varen. De meeste bezoekers blijven een nachtje en varen dan weer verder. Het aantal overnachtingen van 2017 tot en met 2019 is stabiel gebleven. Alleen in 2020 hadden we een dip met zo'n 2.000 overnachtingen vanwege corona. In 2021 herstelde het weer en waren er weer ruim 3.000 schepen voor een overnachting.



Foto: passantenhaven bij Weerdsluis

2. **Watersport**
   a. *Roeiers.* In de stad Utrecht wordt met veel plezier geroeid. Er zijn 3 roeiverenigingen met totaal ruim 2.500 leden. Het aantal boten is afgelopen jaren stabiel gebleven. De meeste roeiers varen op het Merwedekanaal. Ze roeien alle seizoenen in het jaar. Bij de tellingen zijn de roeiboten niet als aparte categorie opgenomen omdat in de binnenstad weinig roeiboten varen.

   b. *Kano en SUP.* Afgelopen jaar zien we hier een flinke stijging in de binnenstad. Door corona kopen meer mensen een (opblaas)kano of SUP. Ook worden deze vaartuigen afgelopen jaren meer verhuurd. In 2019 telden we op een drukke zomerdag ruim 300 kano's en SUPs. In 2021 telden we op een hete zomerdag circa 500 tot 600 kano's en SUPs op het water in de binnenstad. In Utrecht zijn 2 kanoverhuurbedrijven en 6 SUP-verhuurbedrijven.



Foto: passagierschip bij Monicabrug

3. **Passagiersvaart (commercieel), deze boten hebben een gele sticker**

a. *Rondvaartboot met schipper.* Op een rondvaarboot kunnen maximaal 12 passagiers exclusief bemanning. Vanaf eind 2016 zijn rondvaartboten verplicht om met een emissievrije motor te varen. Alle rondvaartboten hebben inmiddels een elektrische motor. Op een hete zomerdag tellen we gemiddeld 40 rondvaartboten. Dat is circa 4% van het totaal. Het aantal is afgelopen jaren stabiel gebleven.

b. *Passagiersschip met schipper.* Dit zijn boten voor meer dan 12 passagiers exclusief bemanning. De meeste schepen varen emissievrij. Vanaf november 2024 moeten alle passagiersschepen aan deze eis voldoen. Dit staat in de vastgestelde Beleidsregel milieunormen en veiligheid bij exploitatie passagiersschepen uit 2022. Vanwege de coronacrisis hebben ondernemers langer de tijd gekregen om over te gaan naar emissievrij. Mensen huren deze boten bijvoorbeeld voor een uitje met het bedrijf of de familie. De aantallen zijn meestal net wat lager dan het aantal rondvaartboten op een drukke zomerdag. Het gaat om circa 3% van het totaal aantal vaartuigen op een drukke dag. In 2020 en 2021 zagen we een lichte afname.

c. *Verhuurboot zonder of met motor:* het betreft twee typen verhuurboten. Type 1 zijn vaartuigen zonder motor zoals kano's, SUPs en/of waterfietsen die worden verhuurd. Type 2 zijn kleine boten met motor zonder schipper. Dit zijn meestal elektrische fluisterbootjes. We tellen op een drukke zomerdag circa 100 verhuurboten. Dat is ongeveer 10% van het totaal. In 2020 en 2021 zagen we minder verhuurbootjes met een elektrische motor dan in 2019. Vanaf 2020 zijn circa er 45 exploitatievergunningen uitgegeven waarvan 23 vergunningen voor het verhuren van kano en SUPs (type 1) en 22 vergunningen voor verhuurbootjes/ fluisterbootjes (type 2). Uit de tellingen van afgelopen jaren zien we een sterke stijging van het aantal kano's en SUPs (verhuur type 1). Het aantal fluisterbootjes is afgelopen jaren afgenomen omdat er geen ligplaatsen zijn binnen de gemeente Utrecht. Komende jaren verwachten we voor zowel type 1 als type 2 een groei.

4. **Beroepsvaart (geen passagiers)**

a. *Commerciële bedrijfsboten* (logistiek, bouw). Dit is een beperkt aantal boten, er varen circa 7 keer commerciële bedrijfsboten per werkdag, we zien een hele lichte stijging afgelopen jaar voor bouw, voor de toekomst verwachten we dat deze stijging doorzet.

b. *Bierboot en afvalboot (elektrisch).* Beide boten zijn van de gemeente. Deze boten varen 5 keer per werkdag. Het totaal aantal boten is afgelopen jaren stabiel gebleven.

Incidenten en overlast

Uit het onderzoek van Mobycon zien we dat het aantal incidenten op het water afgelopen drie jaar flink is gestegen. Denk hierbij aan overlastgevende gedragingen op het water zoals hard schreeuwen, zingen, versterkte muziek draaien, te hard varen, wildplassen en weggooien van afval (tabel 4).

Het aantal incidenten op het water is van 2019 tot 2021 verdrievoudigd. Het aantal incidenten steeg van 47 in 2019 naar 137 in 2021. In 2022 zijn er 97 incidenten geteld voor 4 zomerdagen. Toch valt het aantal incidenten mee als je het vergelijkt met het totaal aantal vaarbewegingen. Over 3 jaar genomen gaat het om 0,7%. We zien in 2021 een stijging terwijl het minder druk was op het water dan in 2020. Mogelijk dat mensen meer rekening met elkaar houden als het drukker wordt op het water.

Tabel 4: aantal getelde incidenten binnenstad Utrecht voor 5 zomerdagen op 3 plekken ten opzichte van totaal aantal vaarbewegingen (in 2022 zijn op 4 zomerdagen geteld)

Jaren	Aantal incidenten	Aantal vaarbewegingen	Percentage
2019	47	8.456	0,6%
2020	63	15.462	0,4%
2021	137	12.798	1,1%
2022	97	10.505	0,9%
Totaal	247	36.716	0,8%

Verder valt op dat de meeste incidenten gaan over bezoekers met een plezierboot, mensen die een bootje huren en de groep die een SUP, kano of waterfiets huurt. Bij bezoekers en huurders van bootjes gaan de meeste incidenten over geluidsoverlast (versterkt geluid, hard schreeuwen) en slecht vaargedrag. De SUPpers, kanoërs en waterfietsers kennen de vaarregels onvoldoende, varen in grote groepen of leggen hun materiaal op de werven waardoor mensen er niet langs kunnen lopen.

De afgelopen jaren ervaren bewoners in de binnenstad dat de overlast van boten is toegenomen. Dit zien we ook terug in de stijging van het aantal meldingen van bewoners die bij de gemeente is binnengekomen. Van 2019 tot en met 2021 zien we dat overlast van boten 3 keer groter is geworden. Bijna 70% van de meldingen komt van bewoners rond de Oudegracht.

Vlotte en veilige doorvaart

In de zomer varen er op de singels en grachten de meeste boten. De drukste gemeten zomerdag was op zondag 13 september 2020, een dag na de opening van de Catharijnesingel. Totaal zijn er die dag bijna 1.600 vaartuigen bij Ledig Erf geteld.

Roeien

In 2022 tellen de 3 roeiverenigingen in Utrecht ca. 2.560 roeiers. Dat zijn 1.870 studentenroeiers (73%), 600 volwassenen (23%) en 90 jeugdleden (4%). Daarvan zijn er 1.220 recreatieve roeiers die 1-2 keer per week roeien (48%), 1.055 competitie-/wedstrijdroeiers die 2-4 keer per week trainen (41%) en 285 topsporters die 7-9 keer per week trainen (11%). Er is door capaciteitsgebrek een wachtlijst van 715 roeiers. Roeiploeg Utrecht heeft 120 leden en een wachtlijst van circa 30 tot 40 mensen.

Door meerdere ontwikkelingen op en rond het Merwedekanaal wordt de situatie voor de roeiers op het kanaal steeds moeilijker. Afgelopen jaren is daar tussen



de gemeente en roeiverenigingen over gesproken en zijn afspraken gemaakt. Als eerste komt er een nieuwe stadswijk Merwedekanaalzone. Er komen 2 nieuwe roeivriendelijke fietsbruggen zonder pijlers over het Merwedekanaal. Ook zijn er plannen voor nieuwbouw bij het Jaarbeursgebied, Lombokplein en het rondje Stadseiland. Deze gebiedsontwikkelingen zullen effect hebben op het roeien op het Merwedekanaal. Dit is eerder geschetst in de raadsbrief in 2017. Belangrijke aandachtspunten bij de uitwerking van deze gebiedsontwikkelingen zijn de verdere inrichting van de oever, de fiets- en wandelroutes langs het kanaal en het water tussen de Muntbrug en Muntsluis waar roeiers met hun boot keren.

In de raadsbrief van 2017 is aangegeven dat de roeiers niet het exclusieve recht hebben op het openbare vaarwater maar dat de roeisport op het Merwedekanaal wel behouden moet blijven. Dit uitgangspunt blijft gehandhaafd en is in het op 8 februari 2022 afgesloten convenant met de roeiverenigingen bevestigd. In dit convenant zijn de afspraken vastgelegd die het roeien op het Merwedekanaal en het coachen vanaf het coachpad behouden voor de toekomst.

Behoefteonderzoek buitenzwemwater

In 2019 hebben we onder het bewonerspanel een uitgebreid onderzoek gedaan naar de behoefte aan zwemwater. Er bestaat geen officiële norm voor de hoeveelheid buitenzwemwater. Wel is uit landelijk en provinciaal onderzoek bekend dat op een mooie zomerse dag gemiddeld 6% van de bevolking buitenzwemwater bezoekt. Voor Utrecht betekent dit dat op een zomerse dag ruim 20.000 inwoners op zoek gaan naar buitenzwemwater. Door de groei van de bevolking zal dit aantal in 2040 richting de 30.000 inwoners gaan en door het warmer wordende klimaat neemt deze behoefte alleen maar verder toe. Verder blijkt uit het onderzoek van bureau Mulier dat de afstand tot het zwemwater het belangrijkste criterium is om er daadwerkelijk gebruik van te maken.

In de zomer van 2021 hebben we de belangrijkste locaties gemonitord op bezoekersaantallen. Hoewel de zomer van 2021 weinig zomerse dagen kende, bevestigt de monitoring het beeld dat de niet-officiële locaties intensief gebruikt worden en daarmee een belangrijke functie hebben. De Muntsluis bij het Merwedekanaal, de Kromme Rijn bij landgoed Amelisweerd, de Veilinghaven en polder Ruijgenhoek ten noorden van Overvecht komen als belangrijkste niet-officiele locaties naar voren. Door bezoekers worden openbare toiletten als belangrijkste verbetering genoemd. In deze beleidsnota maken we de afweging bij welke niet-officiële zwemlocaties het wenselijk is te verkennen of ze officieel zwemwater kunnen worden.





Goederenvervoer over water

De ervaring van gemeente met de bier- en ecoboot en de pilots (bouw)logistiek laten de potentie zien van goederenvervoer over het water in Utrecht. Het is een alternatief voor vervoer van goederen met (vracht) autovoertuigen. Zeker voor de kwetsbare binnenstad en in het bijzonder het wervengebied. Daar is het vervoer van zware goederen, materialen en materieel over de weg vrijwel onmogelijk, terwijl het via het water zeer goed kan. Voor het herstel van de werven wordt daarom het overgrote deel al via het water gedaan. Het aantal te herstellen kelders en werven zal de komende jaren toenemen. Ook voor andere gebieden die aan het water liggen draagt goederenvervoer over het water bij aan een leefbare stad. Door elektrisch transport van goederen via het water kunnen meerdere (vracht)auto bewegingen bespaard worden zonder schadelijke uitstoot.

2.7 Verwachting toekomst

Trends en ontwikkelingen

Belangrijkste trends en ontwikkelingen die het gebruik van het stadswater en haar oevers raken:

1. **De stad Utrecht groeit:**
   in 20 jaar is de verwachte groei van 350.000 naar 455.000 inwoners (ongeveer een kwart meer inwoners). Langs het Merwedekanaal en de Leidsche Rijn wordt komende jaren veel gebouwd. Belangen op het water zullen mogelijk meer conflicteren omdat het in de toekomst drukker op het water wordt.

2. **Meer warme dagen door klimaatverandering:**
   verwachting is dat er meer SUPpers en kano's op het stadswater komen. Meer mensen zullen langs het water zitten en in het buitenwater zwemmen. Vooral in het voor- en najaar is een sterke toename te verwachten. Daarnaast zal de waterkwaliteit meer onder druk staan vanwege hogere watertemperaturen en langere droge periodes. In warm water ontstaan sneller problemen als blauwalg, botulisme en kroos waardoor het gevaarlijk wordt om te zwemmen. De groeiende behoefte aan het gebruik van het stadswater enerzijds en de grotere kans op waterkwaliteitsproblemen anderzijds vraagt om een extra inspanning de kwaliteit van het aanwezige recreatiewater goed te houden.

3. **Schoon en slim vervoer:**
   emissievrije voer- en vaartuigen worden in de binnenstad op den duur verplicht. Autogebruik mag niet groeien in Utrecht. We zien een trend naar meer delen van vervoer dan eigen bezit. De laatste dieselmotoren worden vervangen door elektrisch.

4. **Aantrekkelijker om te varen:**
   de gedempte Catharijnesingel is weer open gegraven. Rond 2028 (datum onder voorbehoud) is de Leidsche Rijn tussen de singel en het Merwedekanaal weer open en bevaarbaar voor kleine bootjes. Er worden meer plezierbootjes op dat deel van de Leidsche Rijn verwacht. Bij Smakkelaarsveld komt een haventje met steigers.

5. **Meer waardering voor openbare ruimte:**
   meer mensen fietsen, sporten en wandelen langs het stadswater. Afgelopen jaren is door corona de druk op de openbare ruimte verder toegenomen. Roeien blijft populair voor jong en oud. De verwachting is dat de roeisport blijft groeien en de wachtlijst zal toenemen.

6. **Meer behoefte aan natuur in de stad:**
   behoefte aan meer groene en koele plekken dichtbij huis en werk stijgt. En meer wandelpaden en groene verblijfsplekken langs het water. Door klimaatverandering groeit urgentie om meer natuur in de stad te realiseren.

7. **Meer goederenvervoer over water:**
   kansen voor bouw (nieuwbouw en renovatie woningen), horeca en afval en pakketjes. Meer initiatieven vanuit de markt voor transport van goederen en materialen.

8. **Blijvend onderhoud wervengebied:**
   de komende 30 jaar zal de gemeente onderhoud blijven hebben aan het wervengebied en zullen delen van de grachten tijdelijk versmald worden. Hierdoor zal het passeren van boten moeilijker worden, bijvoorbeeld ten noorden van Stadhuisbrug (rak 6).

9. **Meer aanvragen commerciële activiteiten:**
   denk bijvoorbeeld aan kanoverhuur, SUP-school, waterfietsen, bootje varen, passagiersschepen.

10. **Meer behoefte aan evenementen:**
    bijvoorbeeld studentenfeestjes, zwemtochten, canal pride.

Met de groei van de stad staan we voor de uitdaging dat er voldoende plek blijft om te sporten en te bewegen in de openbare ruimte. Uit de tellingen van afgelopen 4 jaar zien we een verdubbeling van het totaal aantal boten. Als je naar bovenstaande trends en ontwikkelingen kijkt, is de verwachting dat deze stijging zich de komende jaren doorzet. Daarom is het van belang om te weten hoeveel ruimte er nog is voor meer boten voordat er knelpunten op het water ontstaan.

Maximale vaarcapaciteit singels en grachten

Op de singels en grachten van Utrecht varen de meeste mensen. Om te bepalen hoeveel vaartuigen er in de binnenstad maximaal kunnen varen is een nieuw verkeersmodel ontwikkeld door bureau Mobycon. Met dit model is de theoretische vaarcapaciteit voor de singels en grachten berekend. Anders gezegd: hoeveel boten kunnen in de binnenstad varen voordat de boel stokt? Als basis voor dit model zijn de tellingen uit 2019 t/m 2021 gebruikt. De verschillende type boten uit tabel 3 zijn meegenomen. Dus ook de kano en SUP. Met dit verkeersmodel is ook de effectiviteit van ingebrachte verkeermaatregelen van bewoners beoordeeld. Het rapport is hier te vinden.

Uit de modelberekeningen blijkt dat de maximale vaarcapaciteit in Utrecht pas bereikt wordt als er ongeveer twee keer meer vaartuigen op de grachten en singels komen varen dan op de drukste dag gemeten (13 september 2020). In tabel 5 staat de hoeveelheid beschikbare ruimte in percentages voor een rustige, gemiddelde en drukke zomerdag in 2019, 2020 en 2021.

Uit tabel 5 kan je opmaken dat er voor een drukke zomerdag tussen de 50 en 65% aan ruimte beschikbaar is voor meer boten. Als deze ruimte helemaal wordt gevuld met boten is een vlotte en veilige doorvaart niet meer mogelijk. Dit is een berekende, harde bovengrens die we niet willen bereiken. Boten zullen filevaren en mogelijk op elkaar botsen.

‘De **gemeente** ziet ruimte **op het water** om **tot 2040** stapsgewijs te **groeien**’

Tabel 5: hoeveelheid beschikbare ruimte in percentages voor zomerdagen in 2019, 2020 en 2021

Jaartal	Rustige dag	Gemiddelde dag	Drukste dag
2019	93%	79%	65%
2020	68%	60%	50% (13 sept. 2020)
2021	86%	67%	54%



De maximale vaarcapaciteit in Utrecht wordt bepaald door de Stadhuisbrug. De noordkant van de Stadhuisbrug (voor de Winkel van Sinkel) is het meest drukke punt. Hier moeten boten tijdens een zomerdag het langste wachten om de brug veilig te passeren. Deze brug is lang en smal met slecht zicht op tegenliggers vanwege de bocht naar rechts richting Ledig Erf. De maximale wachtrij voor boten tussen de Bezembrug en het noorden van Stadhuisbrug is 34 meter. De maximale vaarcapaciteit wordt bereikt als het rak (afstand tussen de twee bruggen) vol ligt met boten. Als de wachtrij groter wordt dan 34 meter dan stokt de boel als eerste voor de Stadhuisbrug en kunnen boten niet meer veilig passeren. De maximale vaarcapaciteit wordt dan overschreden en daarna lopen ook andere drukke punten langs de Oudegracht vast. In tabel 6 staan de berekende wachtrijlengtes bij het ophogen van de hoeveelheid boten in het verkeersmodel.

Als we het aantal boten in het verkeersmodel met de helft verhogen (+50%) dan neemt de wachtrij toe aan de noordkant van de Stadhuisbrug met iets meer dan 5 meter. Er ontstaat dan nog geen knelpunt voor de brug want de totale ruimte in het rak is groter (34 meter). De boten kunnen dan nog vlot en veilig varen. Wel is te zien dat de wachtrij ook op andere locaties is toegenomen. De grootste toename is bij Ledig Erf. De wachtrij is hier met ruim 9 meter gestegen.

Als we het aantal boten verdubbelen (+100%) dan zien we dat de maximale wachtrij aan de noordkant van de Stadhuisbrug 33,9 meter is. Er ontstaat een maximale wachtrij die gelijk is aan de afstand tussen de Stadhuisbrug en Bezembrug, het rak. De maximale vaarcapaciteit is bereikt. Ook zien we een knelpunt ontstaan bij het Ledig Erf met een wachtrij van circa 43 meter.

Tabel 6: berekende wachtrijlengtes (meters) voor drukke punten langs de Oudegracht

Locatie	Wachtrij drukste uur gemeten	Wachtrij bij 50% meer vaartuigen	Wachtrij bij 100% meer vaartuigen
Stadshuisbrug noordkant	25,2	30,5	33,9
Stadshuisbrug zuidkant	8,4	11,8	17,3
Zandbrug (begin Oudegracht)	9,6	10,2	20,9
Ledig erf (eind Oudegracht)	21,9	31,1	43,4

Tot slot onderzochten we of het in de binnenstad drukker wordt op het water als de singel bij Smakkelaarsveld naar de Leidse Rijn geopend wordt. Zullen er meer boten vanuit Merwedekanaalzone naar de binnenstad varen of spreiden boten uit de binnenstad zich meer omdat ze de stad uitvaren? Uit het verkeersmodel blijkt dat het iets drukker wordt in de binnenstad. De Oudegracht blijft een aantrekkelijke bestemming voor vaarverkeer. De wachtrij bij het noorden van de Stadhuisbrug neemt tijdens een erg drukke dag met een paar meter toe tot circa 27 meter. Er ontstaat dus geen knelpunt.

De conclusie is dat het niet wenselijk is om op een drukke dag met twee keer zoveel boten op het water te varen. De maximale vaarcapaciteit wordt dan bereikt en de boel stokt als eerst bij de Stadshuisbrug. Bij meer vaarverkeer zal het bij Ledig Erf knellen. Uit de berekeningen blijkt dat een stijging van 50% meer vaartuigen tijdens een drukke zomerdag nog acceptabel is. De boten kunnen naar verwachting vlot en veilig blijven varen op drukke punten langs de Oudegracht. Dit beeld wordt bevestigd door Havenmedewerkers van gemeente die dagelijks op het water varen.

Tot 2040 verwachten we dat het drukker gaat worden op het water vanwege de groei van de stad en warmere zomers. De inschatting van gemeente is dat we het op water in de binnenstad maximaal 50% meer vaartuigen kunnen opvangen tijdens drukke zomerdagen. Daarboven zal het op drukke punten bij de Stadhuisbrug en Ledig Erf als eerste knellen en is een veilige en vlotte doorvaart niet meer mogelijk. De gemeente vindt het verantwoord om deze ruimte op het water te benutten door stapsgewijs te groeien. Door het aantal vaarbewegingen en incidenten de komende jaren te blijven monitoren houden we vinger aan de pols. Op basis van deze gegevens kunnen we de effecten van verbetermogelijkheden meten, nieuwe knelpunten in beeld krijgen en, indien nodig, bijsturen.

Buitenzwemmen

Volgens het onderzoek van Mulier is de behoefte aan zwemmen in open water in de stad Utrecht groot. Alleen de verwachte groei van de stad al zorgt voor een toename van de vraag naar buitenzwemplekken met 25-30% procent tot 2040. De grootste groei is te verwachten in de wijken Zuidwest en Leidsche Rijn. Vooral de Veilinghaven, Muntsluis (omgeving Merwedekanaal), de Kromme Rijn bij Amelisweerd en de Strijkviertelplas krijgen met een relatief grote groei te maken.

Daarnaast neemt het aantal warme dagen door klimaatverandering toe, wat ervoor zorgt dat ook in het voor- en najaar het vaker druk zal zijn bij de buitenzwemplekken. Tegelijkertijd zal verminderde waterkwaliteit door warmte vaker voor uitval van zwemwater zorgen, waarmee de druk op andere zwemplekken groter zal worden. Er ligt dus een opgave om verspreid over de stad voldoende buitenzwemplekken beschikbaar te hebben. Beschikbaar betekent dat de buitenzwemplekken goed bereikbaar zijn, met voldoende schaduwplekken, een goede waterkwaliteit, een veilige omgeving (oevers/ strand enwater/bodem) en met voldoende voorzieningen als openbare toiletten en prullenbakken.

De niet-officiële zwemplekken voorzien nu in een belangrijk deel van de behoefte, maar hun succes geeft ook steeds meer overlast en veiligheidsrisico's. De locatie Muntsluis is hiervan het meest duidelijke voorbeeld. Gemeentelijk beleid over hoe om te gaan met de niet-officiële zwemplekken ontbreekt nog, waardoor vraagstukken incidenteel worden benaderd. In hoofdstuk 3 van deze beleidsnota geven we invulling aan een samenhangend, gemeentelijk zwembeleid wat houvast biedt om ook invulling te geven aan de toekomstige toename van de behoefte aan zwemwater.

Gezien bovenstaande opgave is de ambitie van de gemeente om actief zwembeleid te gaan voeren. De gemeente wil het zwemmen faciliteren op de plekken waar het kan door inrichting van de oever en het aanbrengen van voorzieningen (toiletten, afvalbakken, zwemtrapjes, steigers). Aan de andere kant willen we het zwemmen ook ontmoedigen of verbieden als het te veel conflicteert met andere functies, de veiligheid- en gezondheidsrisico's te groot zijn en/of leidt tot te veel overlast.

Het faciliteren en reguleren betekent dat de gemeente inzet op voldoende zwemplekken verspreid over de stad op plekken waar het zo min mogelijk conflicteert met andere functies en waar het zwemmen en recreëren indien nodig gereguleerd kan worden. Hierbij ligt de eerste prioriteit om te verkennen of de meest populaire niet-officiële zwemlocaties omgezet kunnen wordenin officiële zwemlocaties.

'De verwachte **groei** van de stad zorgt voor een **toename** van de vraag naar **buiten-zwemplekken** met 25-30% in **2040**'

Overlast Muntsluis

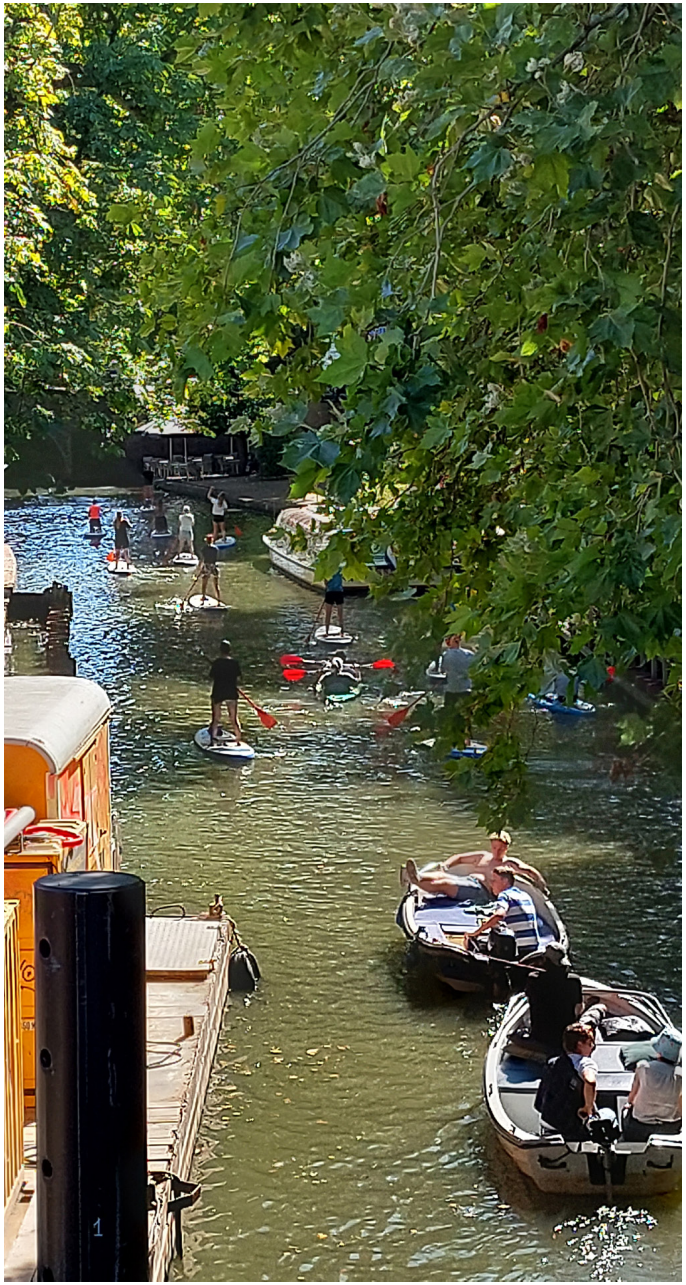
De afgelopen jaren is het aantal mensen dat komt zwemmen en recreëren bij de Muntsluis sterk toegenomen. Op drukke dagen tellen we 1.000 recreanten (zie Mulier onderzoek, deel 2, 2021, pagina 12, tabel 3.3). Dat leidt tot steeds meer overlast voor de direct omwonenden. Op warme dagen is er de hele dag lawaai; lawaai dat vaak tot 's avonds laat of zelfs diep in de nacht doorgaat.
In tuinen wordt geplast en zelfs gepoept en na een drukke dag ligt het gebied vol met afval. Woonboot-bewoners hebben ineens een paar honderd mensen pal voor hun woonboot liggen en hebben geen enkele privacy meer zonder de gordijnen overdag dicht te doen. Er wordt al langer gezwommen bij de Muntsluis maar met de grote aantal bezoekers van de afgelopen jaren is de overlast te groot geworden voor bewonders. Er zijn al mensen die aan de gemeente gemeld hebben dat zij gaan verhuizen vanwege de overlast.

Naast de overlast voor bewoners geeft het vertier rondom de Muntsluis ook problemen met opvangcentrum Noiz, waar mensen met een verslavings-achtergrond 24-7 verblijven om te re-integreren. Dit heeft tot extra overlast meldingen geleid. Helaas is een bewoner als gevolg hiervan al eens uitgeplaatst. De grootschalige recreatie gaat gepaard met gebruik van middelen (waaronder alcohol). Dit kan resulteren in onnodige verleidingen voor een doelgroep die juist bezig is met re-integratie.

Onveiligheid en overlast Veilinghaven

De Veilinghaven is ingericht door de gemeente Utrecht voor historische varende woonschepen. Daarnaast is er in de zomermaanden veel recreatie vaart.In en om de haven zwemmen en recreëren honderden mensen op drukke warme dagen in eenklein gebied (zie Mulier onderzoek, deel 2, 2021, pagina 12, tabel 3.3). De combinatie zwemmen en varende schepen creëert gevaarlijke situaties. Regelmatig hebben schippers zwemmers voor de boeg en kunnen ongelukken ternauwernood worden vermeden. Zwemmers zien de risico's niet en de grote schepen kunnen niet uitwijken of afstoppen.
Ook wordt veel van de Mandelabrug afgesprongen.

De bewoners van de haven ervaren daarnaast groeiende overlast van de waterrecreatie. Geschreeuw, waardoor op warme dagen niet thuis gewerkt kan worden. Het lawaai gaat steeds vaker tot zeer laat door. Er wordt op schepen geklommen. Op steigers en op de kades pal naast de schepen wordt gehangen en drugs gebruikt. De leefbaarheid in de Veilinghaven staat hierdoor onder druk.



Goederenvervoer over water

Goederenvervoer over water is bezig aan een heropleving. Dit komt door verschillende ontwikkelingen die impact hebben op de huidige bevoorrading met (vracht)autovoertuigen in de binnenstad. In het programma 'Werven' worden maatregelen genomen om de kelders beter te beschermen en zwaar verkeer over de grachten te weren. Vanaf 2025 kent Utrecht een 'zero emissiezone' voor goederenvoertuigen en moeten deze elektrisch zijn. De gemeente wil het aantal goederenbewegingen over de weg niet laten toenemen en het liefst verminderen door het gebruik van stadshubs. Tot slot zullen veel nieuwe woningen worden gebouwd of verbouwd die langs het water liggen. De combinatie van al deze ontwikkelingen maakt goederenvervoer over water een zeer interessant alternatief om grote, zware en grote volumegoederen de stad emissievrij in te brengen. Daarom staan in verschillende gemeentelijke visies (Omgevingsvisie Binnenstad, RSU 2040 en Mobiliteitsplan 2040) dat we inzetten op meer goederen transporteren van en naar de (binnen)stad via het water. Om dit mogelijk te maken zijn op- en overslagpunten (stadshubs en havens) nodig aan de rand van de stad en laad- en losplekken (stadshaltes) in de stad. Ook moeten degoederen van die stadshaltes naar het afleveradres. Bijvoorbeeld met Licht Elektrische Vracht Voertuigen (LEVV's) of vrachtfietsen. Ook de procesmatige-uitdagingen om goederenvervoer over water te stimuleren moeten opgelost worden.
Hoe zorgen we ervoor dat vervoer over water net zo simpel wordt als vervoer over de weg? En hoe maken we de extra overslag ook niet extra duur?
Tot slot zijn er ook beleidsmatige vraagstukken die mogelijkheden bieden. Bijvoorbeeld het uitvragen in gemeentelijkeaanbestedingen of inkoop van vervoer over water of het eisen van bouwlogistiek over het water bij vergunningen waar de mogelijkheid zich voor doet.

2.8 Wensen gebruikers

Om beter inzicht te krijgen in de wensen van gebruikers heeft de gemeente in 2021 een enquête gehouden. In totaal zijn 1.600 vragenlijsten ingevuld. Een eerste vraag was welke functies van het stadswater de gebruikers het belangrijkste vinden. Mensen vinden het belangrijkste dat het stadswater een deel is van het historische karakter van Utrecht (68%). Daarna vinden gebruikers het stadswater belangrijk om langs te wandelen (56%), voor pleziervaart en watersport (55%). 38% vindt de ecologische functie van het water belangrijk.

Het water wordt door circa 45% van de respondenten wekelijks gebruikt. Voor 20% is dat elke maand en voor 30% een paar keer per jaar. 5% gebruikt het water niet. Respondenten hebben ook aangegeven welke stadswateren ze het meest gebruiken. Daaruit blijkt dat de stadssingels en binnengrachten (56%) het meest worden gebruikt, gevolgd door het Merwedekanaal (43%) en de Kromme Rijn (31%). Per stadswater verschilt het waarvoor het het meest gebruikt wordt.

De meningen van gebruikers over de huidige situatie op het water ten opzichte van 5-10 jaar geleden zijn verdeeld. Een kwart van de respondenten vindt de situatie op het water beter dan 5-10 jaar geleden, een kwart vindt de situatie hetzelfde, een kwart slechter en een kwart weet het niet. Uitgesplitst naar type gebruiker, valt op dat bewoners met een ligplaatsvergunning positiever zijn. 39% van deze groep vindt de situatie beter geworden. Voor de roeiers en ondernemers (denk aan goederenvervoerders en verhuurbedrijven) is het meestal slechter geworden. Verder valt op dat vooral jongeren onder de 25 jaar het slechter vinden geworden.

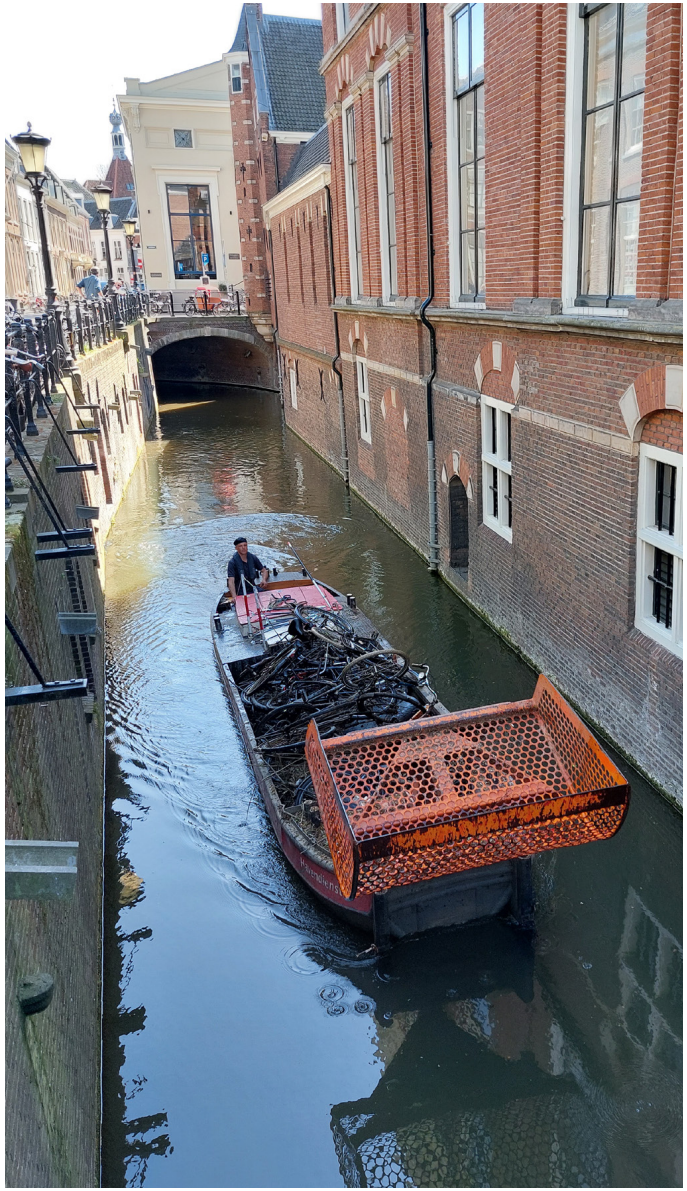


Foto: opvissen van oude fietsen in de grachten door de gemeente

Uit de enquête blijkt dat gebruikers zich het meest zorgen maken over 3 punten:

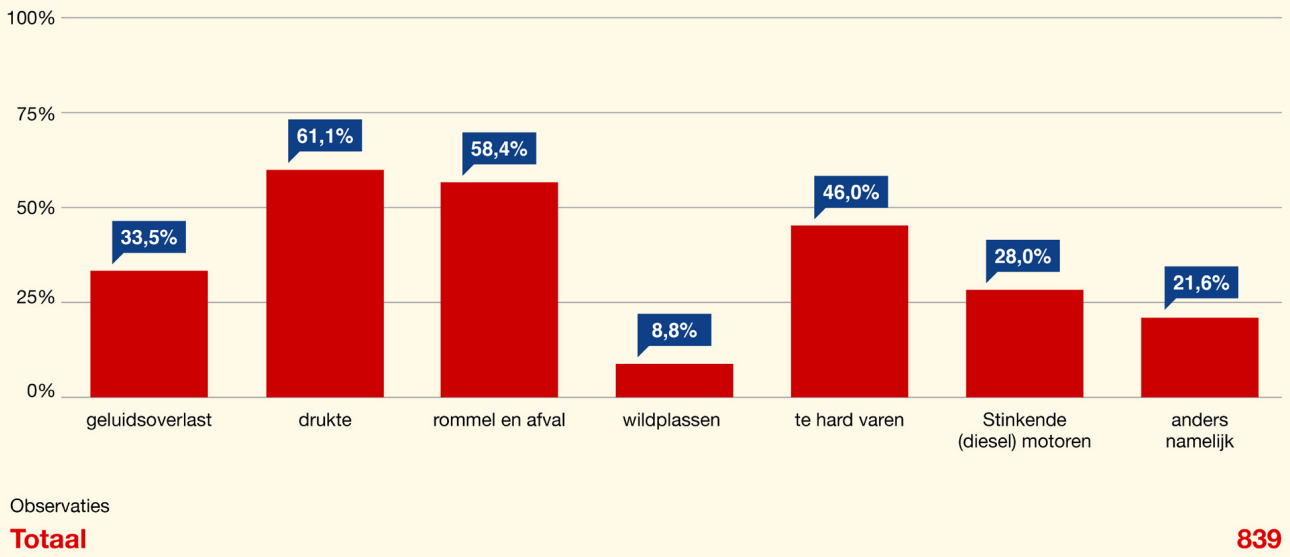
1. **Drukte**
   Veel mensen maken gebruik van het water. Gebruikers ervaren steeds meer drukte op het water, waardoor de verschillende gebruikers elkaar in de weg kunnen zitten op het water. Dit kan tot ongewenste situaties leiden, zoals (bijna) botsingen en filevaren.

2. **Overlast**
   Van de respondenten ervaart 45% (bijna) nooit, 40% soms en 15% vaak overlast op of aan het water. Daarvan wordt de meeste overlast veroorzaakt door drukte (filevaren, bijna botsingen), rommel en afval en te hard varen. Maar ook geluidsoverlast is vaak genoemd. Mensen die aan het water wonen geven vaker aan last van geluidsoverlast te hebben (figuur 6). Dit zijn bijvoorbeeld bewoners bij de Oudegracht en bij de Muntsluis.

3. **Onvoldoende kennis van vaarregels**
   Regelmatig kennen mensen de vaarregels op het water niet of ze houden zich er niet aan. Dit lijkt met name het geval te zijn bij huurders van fluisterbootjes, SUPs en kano's.

Overlast Oosterkade

In het jaar 2022 is de openbare op- en afstaplocatie bij Oosterkade uitgegroeid tot een gewilde locatie voor exploitanten van verhuur- en rondvaartboten en passagiersschepen. De gemeente heeft veel meldingen gekregen van buurtbewoners. Er is een 'disbalans' ontstaan tussen wonen in een bruisende omgeving en forse overlast. De overlast bestaat uit: te grote drukte op straat met grote groepen passagiers die op een boot wachten, wildplassen tegen huizen, lawaai en vervuiling. Bewoners zijn er helemaal klaar mee en sommige willen zelfs verhuizen.



Figuur 6: verdeling type overlast dat wordt ervaren op of aan het water in de stad Utrecht

2.9 Ingebrachte verbetermogelijkheden

In totaal zijn tijdens de 3 stadsgesprekken 68 verschillende verbetermogelijkheden ingebracht. De ingebrachte verbetermogelijkheden hebben we ingedeeld in 4 categoriëen:

A. Water om vanaf de oever te beleven
B. Water om op of in te recreëren en te sporten
C. Water om op te varen
D. Regels, handhaving en veiligheid

A. Water om vanaf de oever te beleven

Inwoners willen meer kunnen genieten van de natuur rondom het stadswater. Dat kan door wandelpaden en verblijfsplekken te maken langs het water en de bestaande wandelroutes beter op elkaar aan te sluiten voor langere wandelroutes langs het water. Aansluitend is de wens meer natuurlijke, ecologische oevers te creëren. Dit is goed voor flora en fauna en maakt de beleving van het water vanaf de oever aantrekkelijker.

B. Water om op of in te recreëren en te sporten

Inwoners willen dat de recreatie meer over de stad verspreid wordt, zodat hiervoor niet iedereen in de binnenstad hoeft te komen. Dat vermindert de drukte en overlast op de singels en grachten. Ook zijn er wensen voor meer roeiwater, meer aanmeerplekken voor kano's/ SUPpers en meer plekken waar veilig gezwommen kan worden. Het afbakenen en aanwijzen van meer delen van het water specifiek voor zwemmers, in combinatie met het ontmoedigen of verbieden van het zwemmen op andere locaties, is een veelgenoemde oplossing. Voorwaarde is dat de locaties die aangewezen worden om te zwemmen meer gereguleerd worden om overlast in de vorm van geluidsoverlast, parkeerproblematiek en zwerfvuil te beperken.

C. Water om op te varen

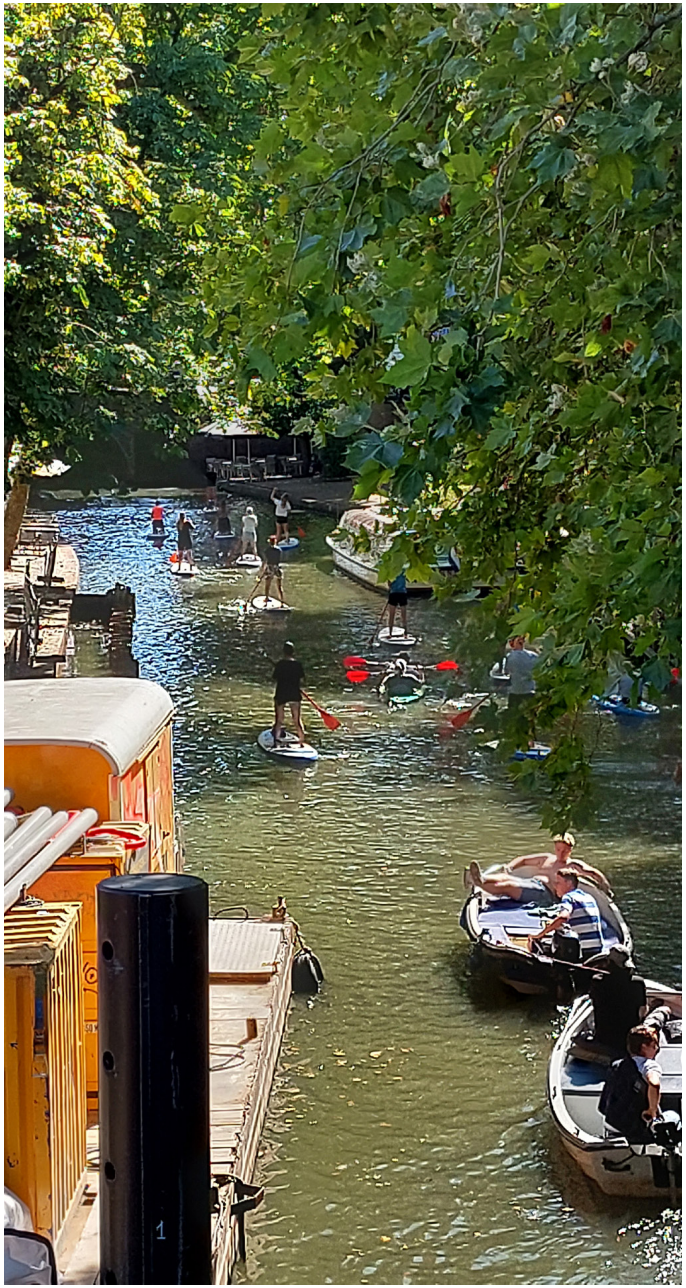
We hebben voornamelijk ideeën ontvangen om de drukte op het water te verminderen en duidelijke grenzen te stellen aan het gebruik. Zo zijn sommige inwoners voorstander van het invoeren van een limiet op boten. Maar ook het instellen van eenrichtingsverkeer, een maximum aantal verhuurbedrijven en het beperken van gemotoriseerd varen (bijvoorbeeld door venstertijden in te stellen) dragen volgens inwoners bij aan vermindering van overlast en het voorkomen van gevaarlijke situaties.

Aan de andere kant zijn er inwoners die juist meer mogelijkheden willen om op het water te kunnen varen, bijvoorbeeld door meer ligplaatsen of aanmeerplekken beschikbaar te stellen. Ook zijn er wensen om meer goederenvervoer over het water te laten plaatsvinden en daarvoor meer haltes beschikbaar te stellen.

D. Regels, handhaving en veiligheid

Inwoners geven aan dat er meer duidelijkheid moet komen over wat wel en niet mag op de stadswateren. De gemeente en verhuurbedrijven moeten meer communiceren over de vaarregels, zodat alle gebruikers van het water weten aan welke regels zij zich moeten houden. Daarnaast moet duidelijker worden welke recreatie is toegestaan op welke plek. Ook wordt gevraagd om meer handhaving op het water om overlast zoals wildplassen en versterkte muziek aan te pakken.

In tabel 7 staat de verdeling van de 68 ingebrachte verbetermogelijkheden over de 4 verschillende categorieën.





Tabel 7: verdeling 68 ingebrachte verbetermogelijkheden over 4 categorieën

	Categorie	Aantal	Percentage van totaal
A	Water om vanaf de oever te beleven	8	12%
B	Water om op of in te recreëren en te sporten	18	26%
C	Water om op te varen	27	40%
D	Regels, handhaving en veiligheid	15	22%

Beoordeling verbetermogelijkheden

De ingebrachte verbetermogelijkheden zijn door de projectgroep van de gemeente beoordeeld op kansrijkheid. Voor iedere ingebrachte verbeter-mogelijkheid is de effectiviteit en technische uitvoer-baarheid door het projectteam van de gemeente bekeken. Als ze voor beide aspecten goed scoren is de verbetermogelijkheid kansrijk. De beoordeling is besproken met inwoners tijdens de 2 werksessies. De beoordeling van de ingebrachte verbeter-mogelijkheden is:

- 32 verbetermogelijkheden (47%) zijn kansrijk en opgenomen in het volgende hoofdstuk.
- 11 verbetermogelijkheden (16%) zijn al in een andere visie of vergunning van de gemeente opgenomen.
- 25 verbetermogelijkheden (37%) zijn niet kansrijk en niet opgenomen in de beleidsnota.

In het participatieverslag staat de beoordeling van de ingebrachte verbetermogelijkheden. Na vaststelling van de beleidsnota zullen sommige verbetermogelijkheden worden uitgewerkt in nieuwe of aangescherpte regels. Dan zal duidelijker worden in welke juridische vorm dit het beste kan. Denk bijvoorbeeld aan een overeenkomst, verkeerzvsbesluit of verordening (APV). In voorkomend geval zal nog nadere beoordeling dienen plaats te vinden van de juridische haalbaarheid van de beoogde maatregel danwel de exacte vormgeving daarvan.

Welk stadswater gebruik je het meest?
De Vecht. Ik woon er vlakbij, aan de rand van Overvecht.

Op welke manier gebruik je dit stadswater het meest?
Ik kano graag. Vanuit de kano ervaar je de omgeving anders. Waar het op de weg druk is, heb je op het water het gevoel dat je de omgeving voor jezelf hebt. Je ervaart veel ruimte en je ziet veel natuur.

Ik ben lid van de Utrechtse Kanoclub. We maken tochten in de hele regio. Ons clubhuis ligt aan de Maarsseveense Plassen, net buiten Utrecht. Vanuit ons clubhuis kunnen we naar de Vecht komen, door op sommige stukken de kano over het land te tillen. Vanaf daar kanoën we graag richting Maarssen. We varen ook een paar keer per jaar richting het centrum van Utrecht. Soms rijden we met de kanotrailer naar een goede startplek. Dan varen we over de Kromme Rijn en de Vecht terug naar ons clubhuis. Of we maken een avondtocht over de grachten, de singels en de Minstroom.

Wat hoop je op dit stadswater te zien over 20 jaar?
Ik hoop dat het stadswater meer met elkaar wordt verbonden. Er zijn wijken waar veel mogelijkheden zijn die nog niet benut worden, zoals in Leidsche Rijn. Daar kan meer vaarwater worden ontsloten.

Het zou een verbetering zijn als er meer plekken zijn waar je door kunt varen of je kano kunt overdragen via land, in combinatie met meer op- of afstapplekken, zodat je even met de kano kunt pauzeren of deze te water kunt laten. Deze plekken zijn ook goed te gebruiken door SUP'ers of schaatsers. Het zou mooi zijn als we dit beeld over 5 tot 10 jaar al zien.

Ad Tourné –

inwoner, kanovaarder en **lid Utrechtse Kanoclub**





3 Opgave

Samen met betrokken inwoners heeft de gemeente voor de 4 gebruikerscategorieën totaal 12 ambities geformuleerd:

Water om vanaf de oever te beleven

1. Oevers aantrekkelijker maken met gevarieerde beplanting
2. Meer mensen kunnen bewegen en ontspannen langs het water
3. Water meer aantrekkelijk en beleefbaar maken

Water om op of in te recreëren en te sporten

4. Meer plekken waar mensen veilig kunnen zwemmen in en verblijven aan buitenwater
5. Behoud van roeisport in de stad
6. Verbeteren bestaande routes voor kano en SUP

Water om op te varen

7. Eerlijke verdeling van schaarse ruimte om op te varen
8. Meer transport en bevoorrading van (zware) goederen over het water
9. Stimuleren schoon en stil vervoer over water

Regels, handhaving en veiligheid

10. Bevorderen van goed en veilig vaargedrag
11. Verminderen overlast vanaf het water en vanaf de oever bij drukbezochte zwemlocaties
12. Aanpakken van nautische knelpunten op het water

In dit hoofdstuk zijn per ambitie verschillende verbetermogelijkheden geformuleerd. In totaal gaat het om 50 kansrijke verbetermogelijkheden waarvan 32 zijn ingebracht door inwoners. Voor de eerste 3 categorieën zijn de verbetermogelijkheden zoveel mogelijk op een themakaart gezet. Van de verschillende stadswateren zijn voor de binnenstad de meeste verbetermogelijkheden genoemd. Voor dit gebied zijn aan het eind van dit hoofdstuk 5 verschillende kaarten uitgelicht.



‘Als **uitganspunt** hanteren we bij de **uitvoering** van de **beleidsnota tien leidende principes** die ons **helpen** bij het maken van verdere **keuzes**’

3.1 Leidende principes voor uitvoering

Veel verbetermogelijkheden uit deze stadsbrede beleidsnota raken andere belangen die op de oeverkant of onder water spelen. Denk bijvoorbeeld aan het aanwijzen van locaties voor laad- en losplekken voor goederenvervoerders en het aanwijzen van nieuwe ligplaatsen voor verhuurbootjes en passagiersschepen. Voor het maken van keuzes in de verdere uitwerking van deze beleidsnota hebben we tien leidende principes opgesteld. De principes zijn:

1. Behoud en verbetering van **gezond water.** Het halen van de waterkwaliteitsdoelen uit de Europese Kaderrichtlijn Water, zoals uitgewerkt in de Visie water en riolering (2022), zijn leidend bij de uitwerking van de Beleidsnota stadswater. De gemeente benut kansen om de waterkwaliteit en ecologie van het stadswater te versterken. De waterhuishoudkundige functie mag niet verslechteren.

2. **Levendigheid moet in balans zijn met rust en leefbaarheid voor bewoners en dieren in de stad Utrecht.** Dit principe heeft als doel om de overlast voor omwonenden mee te wegen in de verdere keuzes bij de verdere uitwerking van de beleidsnota. De balans is op elke plek anders. Op sommige plekken is de hoofdfunctie wonen, op andere plekken is de hoofdfunctie recreëren. In de uitwerking van de beleidsnota zullen we samen met omwonenden nadere afspraken maken. Op de meest drukbezochte zwemplekken, zoals het gebied rond de Muntsluis en Veilinghaven, wil de gemeente de overlast verminderen ten opzichte van de afgelopen jaren.

3. Aandacht voor **veiligheid** bij het gebruik van water. De gemeente zet zich in voor een vlotte en veilige doorgang.

4. Recreatie en sport op, aan en in het water zijn een behoefte en moeten **voor iedereen toegankelijk** zijn.

5. **Beroepsvaart gaat boven pleziervaart**. Deze voorrangsregel geldt al op het water. Bij verdere keuzes over gebruik van water en de kade heeft de beroepsvaart (goederenvervoerders) een bevoorrechte positie ten opzichte van pleziervaart. Als beroepsvaart krijgen vervoerders eerder een ontheffing om te mogen varen en kijken we als gemeente hoe we maatwerk kunnen leveren om vervoer over water mogelijk te maken.

6. Een **uitlegbare, eerlijke en transparante afweging van belangen** waar het gaat over de verdeling van schaarse ruimte op het water en de oever.

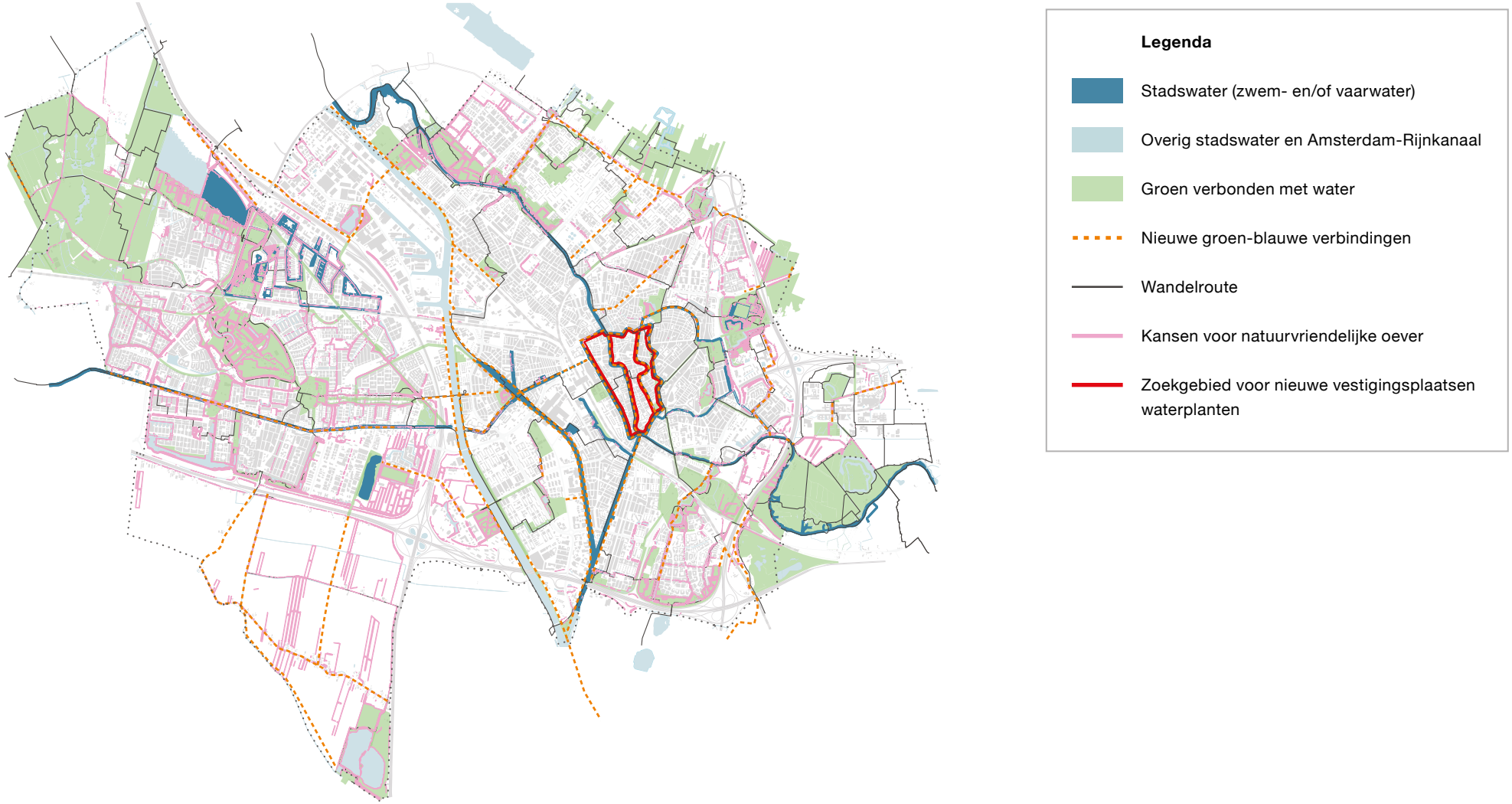
7. De stad groeit, de zomers worden warmer en het klimaat verandert. Het is daarom moeilijk in te schatten hoe druk het de komende jaren op het water gaat worden. We zetten in op **monitoring** om het effect van verbetermogelijkheden te meten en nieuwe knelpunten in beeld te krijgen. Zo houden we vinger aan de pols en kunnen we indien nodig bijsturen.

8. Behoud en versterking van **cultureel erfgoed** langs het stadswater. Het gebruik van het stadswater mag niet leiden tot verslechtering van het cultureel erfgoed zoals het middeleeuwse wervengebied.

9. Bouwen aan een **gelijkwaardig speelveld** volgens de Utrechtse principes van het actieprogramma ‘Samen stad maken’. Voor het maken van locatiekeuzes zullen we bewoners uit de nabije omgeving vroegtijdig betrekken en burgerinitiatieven met een maatschappelijk doel hierbij voorrang geven.

10. Zoveel mogelijk stapelen van functies **(meervoudig ruimtegebruik)** in plaats van monofunctioneel gebruik van het stadswater.

Themakaart – Kansen voor groen in en bij het water



Figuur 7: verbetermogelijkheden voor groen in en bij het water



3.2 Water om vanaf de oever te beleven

Ambitie 1: Oevers aantrekkelijker maken met gevarieerde beplanting

Alle stadswateren zijn belangrijke verbindingen die groengebieden met elkaar verbinden. Dit netwerk van grote watergangen verbindt buurten en wijken en daarmee ook de stad met het omliggende landschap. Deze groengebieden en nieuwe verbindingen staan in figuur 7 in groene vlakken en blauwe stippellijnen. De gemeente wil dit netwerk versterken door oevers aantrekkelijk te maken met gevarieerde beplanting.

1.1 Oevers en water meer ecologisch beheren

Het groen-blauwe netwerk heeft belangrijke waarde voor ecologie en biodiversiteit. De openbare buitenruimte langs het stadswater wordt steeds intensiever gebruikt. Dagelijks lopen er bijvoorbeeld veel mensen langs de stadssingels. Dit kan leiden tot achteruitgang van de groen- en natuurwaarden. Daarnaast zijn waterschap en gemeente vanuit de Kaderrichtlijn Water verplicht om een zo goed mogelijke waterkwaliteit te realiseren. Dit vraagt om een meer natuurvriendelijker inrichting en om intensiever ecologisch beheer van oevers en watergangen. De verdere uitwerking vindt plaats via het uitvoeringsprogramma Gezond Water. Bij gebiedsontwikkelingen is de inrichting de verantwoordelijkheid van de gebiedsontwikkelaar.

1.2 Meer verschillende soorten planten op de oever en in het water

Meer verschillende soorten oever- en waterplanten zijn goed voor de ecologische waterkwaliteit. Verschillende planten zorgen voor meer biodiversiteit en betere leefomstandigheden voor dier en plant. Inwoners genieten van stadswateren met verschillende planten in het water en langs de oever. Het zijn fijne plekken om te verblijven, te bewegen en te ontspannen.

Voor de ecologische waterkwaliteit zijn doelen gesteld die volgen uit de Europese Kader Richtlijn Water (KRW). Deze doelen zijn vastgelegd in de waterbeheerplannen van Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR) en in de omgevingsvisie van de provincie Utrecht. De doelen gelden voor zogenaamde waterlichamen. In de stad Utrecht zijn dit onder andere de stadsbuitengrachten, Kromme Rijn, Vaartsche Rijn, Leidsche Rijn West, Vecht en Merwedekanaal. Om de waterkwaliteitsdoelen te halen is het nodig om in deze wateren meer verschillende soorten planten aan de oevers en in het water te plaatsen. Deze wateren hebben vaak harde oevers waardoor de mogelijkheden voor een natuurvriendelijke oever beperkt zijn.

Vanuit de genoemde ambitie om groen-blauwe verbindingen te versterken zal bij werken aan of bij een oever, iedere keer worden nagegaan wat de mogelijkheden zijn voor verbetering van de biodiversiteit op de oever en in het water. De haalbaarheid van een natuurvriendelijke oever of een andere constructie zoals kokosrollen of vegetatie-eilanden wordt dan afgewogen.

Ook zijn er ecologische doelen gesteld voor het overige water. Dit zijn de kleinere wateren zoals sloten en vijvers. Deze doelen zijn vastgelegd in de ‘Visie water en riolering’ van de gemeente Utrecht en de plannen van de waterschappen. Het gaat onder andere om het creëren van meer licht op de oever en op het water zodat water- en oeverplanten meer kans krijgen te groeien. De stadswateren Biltse Grift, Zilveren Schaats en Leidse Rijn Oost zijn hiervoor kansrijk. De doelen en maatregelen voor het overige water worden door de gemeente en waterschap HDSR uitgewerkt en vastgelegd in het uitvoeringsprogramma Gezond Water. De verwachte looptijd van dit programma is tot en met 2028.



Foto: begroeide kokosrol over Catharijnesingel



Foto: plaatsing kunstmatige riffen in de Catharijnesingel

1.3 Nieuwe vestigingsplaatsen voor waterplanten en schuilplaatsen voor waterdieren in de binnenstad en daarbuiten

In de binnenstad en andere stadswateren is het vaak niet mogelijk om harde kades te verwijderen en flauwe oevers aan te leggen. De kades hebben een belangrijke functie voor het behoud van de werven en het behoud van de vaargeul. Wel zijn er kansen om op sommige plekken de waterkwaliteit en biodiversiteit op de oever en in het water te verbeteren. In 2021 stelden de gemeente en het waterschap samen met betrokken bewoners een ‘Actieplan Onderwater Natuur’ op. In 2022 is dit plan verder uitgewerkt naar inrichtingsmaatregelen. Een voorbeeld hiervan zijn de geplaatste kunstmatige riffen die in 2022 in de Catharijnesingel onder de steigers zijn geplaatst. Deze riffen vormen schuilplekken voor vissen en een plek voor waterinsecten, algen en mosselen. De gemeente zoekt meer van dit soort plekken in de binnenstad en daarbuiten (zie figuur 7). De verder uitwerking vindt plaats via het uitvoeringsprogramma Gezond Water.



Harmke van Dam –

inwoner en **actief** bij bewonersinitiatief **Vergroening Singel030**

Welk Utrechts stadswater gebruik je het meest?
Ik woon in de wijk Wittevrouwen. Vandaar dat ik het meest verbonden ben met de Stadsbuitengracht. Het is een onderdeel van mijn woonomgeving. De singel vind ik een heel mooi stukje stad. Het is helemaal geweldig dat de singel nu weer rond is.

Op welke manier gebruik je dit stadswater het meest?
Ik ben initiatiefnemer van Vergroening Singel030. Dit bewonersinitiatief is gestart in 2013, nadat een steile, betonnen rand werd aangelegd aan de Stadsbuitengracht. Deze rand vormt een harde barrière voor oeverplanten en dieren, terwijl het voor de natuur onder en boven water en voor de waterkwaliteit belangrijk is dat er een meer natuurlijke overgang is. Daarom hebben we in en langs de Stadsbuitengracht sinds 2016 op verschillende plekken maatregelen genomen om de oevers te vergroenen.

We hebben bij een paar bruggen drijvende eilanden met planten aangelegd. Verspreid langs de singel liggen 18 houten planken aan de oevers, waardoor dieren makkelijker in en uit het water kunnen komen. Op enkele luwe en ondiepe plekken zijn onderwaterstructuren aangebracht voor drijfbladplanten, mosselen en oeverplanten. Zij helpen het water zuiveren en vissen en andere waterdieren vinden er bescherming.

Als deelnemer van het burgermeetnet meet ik ook maandelijks de waterkwaliteit. Verder wandel en fiets ik dagelijks langs het water en wekelijks roei ik op het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn, Kromme Rijn, Singel of Oudegracht.

Wat hoop je op dit stadswater te zien over 20 jaar?
Over 20 jaar hoop ik overal, of in ieder geval bij veel meer plekken – en niet alleen langs de Singel – schuine oevers te zien met een meer natuurlijke overgang tussen water en land. Het zou een verbetering zijn als alle oevers ecologisch worden onderhouden en dat de gemeente structureel rekening houdt met het verbeteren van de biodiversiteit en het schoonhouden van water en oevers. En dat ze daar inwoners bij betrekken. Inwoners weten immers wat er dagelijks gebeurt op en aan dit water. Ook zijn er voldoende gemotiveerde inwoners met inhoudelijke kennis. Stimuleer hen om mee te denken en helpen. Ik hoop uiteindelijk dat het netwerk van water en oevers een visitekaartje vormt voor de stad.





Ambitie 2: Meer mensen kunnen bewegen en ontspannen langs het water

Utrecht wil een stad zijn waar mensen worden uitgenodigd om meer te bewegen en te ontspannen. Mensen doen dit graag langs het water. We zien de volgende verbetermogelijkheden.

2.1 Nieuwe wandelpaden aanleggen en wandelpaden langs het water aansluiten

De gemeente wil langs het stadswater meer wandelpaden maken of beter met elkaar verbinden. Een goed voorbeeld is het Rondje Stadseiland. Dit rondje wordt een 12 kilometer lang stadspark langs het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal. Ook bestaan er mooie wandelpaden langs de Vecht en Kromme Rijn. De gemeente wil meer nieuwe wandelpaden langs de stadssingels, Vaartsche Rijn en Leidsche Rijn realiseren. Ze staan grofweg in figuur 7 met een stippellijn aangegeven. Deze wandelpaden worden preciezer uitgewerkt in een nog nieuw vast te stellen voetgangersnetwerk. De gemeente ontwikkelt dit netwerk binnen het mobiliteitsprogramma ‘Actieplan voetgangers’, zoals ook in het coalitieakkoord staat. Het stadswater verhoogt in het algemeen de kwaliteit van de voetgangersroute. Vanuit deze Bel stadswater adviseren we bij de verdere uitwerking over de wandelpaden die langs het stadswater lopen.

2.2 Ontspannen verblijfplekken langs het water maken

De gemeente wil graag dat mensen kunnen zitten, ontspannen en van het water kunnen genieten. In lopende en nieuwe gebiedsontwikkelingen en plannen van de gemeente worden nieuwe verblijfplekken langs het water opgenomen.

Ambitie 3: Water meer aantrekkelijk en beleefbaar maken

De gemeente wil het stadswater aantrekkelijk en beleefbaar maken zodat meer mensen kunnen genieten van het water. We willen inzetten op de volgende zaken.

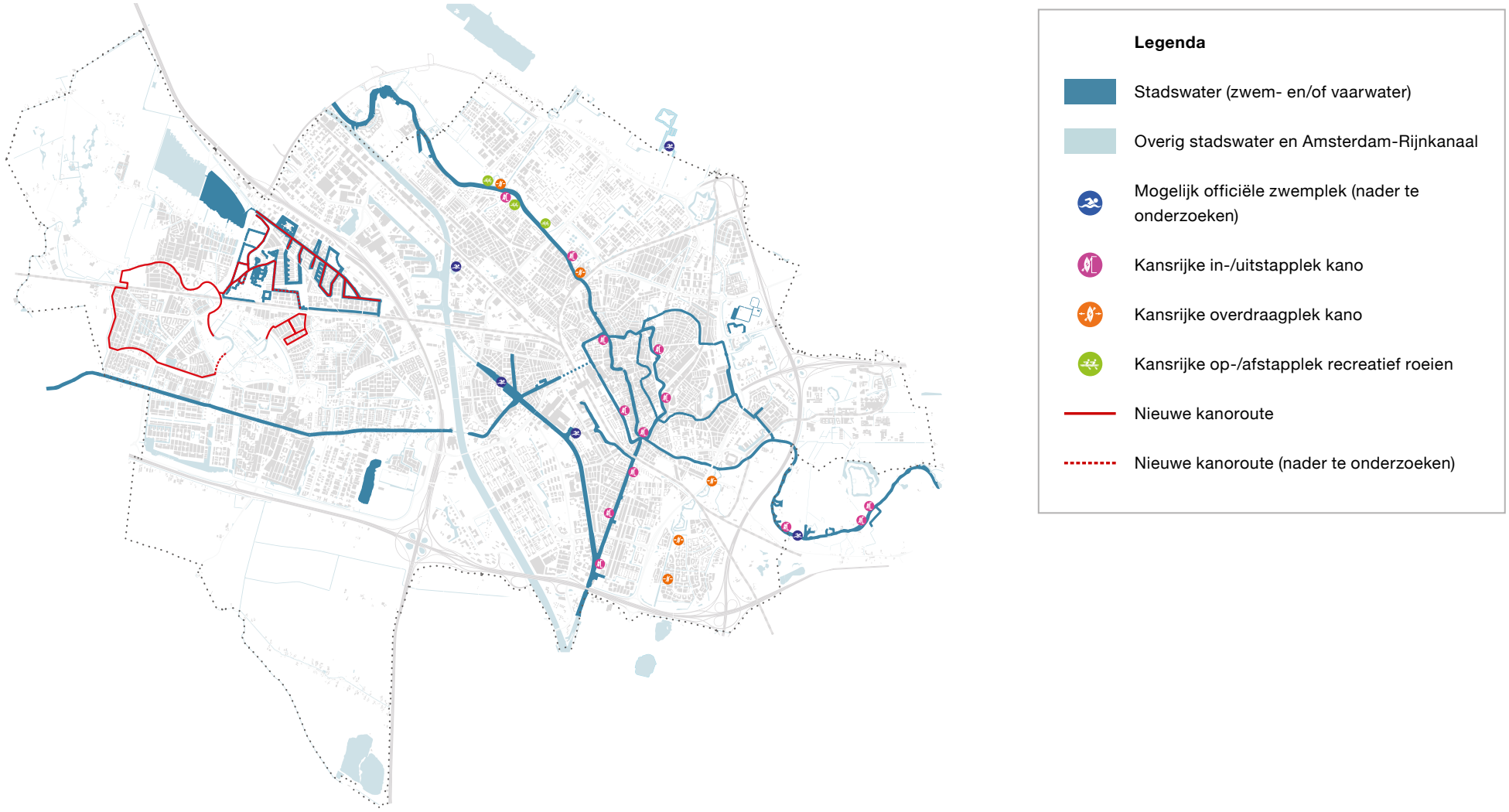
3.1 Strenger beleid op verwaarloosde plezierbootjes

De gemeente vindt het belangrijk dat de aangemeerde plezierbootjes (recreatieve vaartuigen) een ligplaatsvergunning hebben en op de aangewezen plekken liggen. De gemeente handhaaft gemiddeld 1 keer per maand op bootjes zonder vergunning, bootjes die gezonken zijn en bootjes die buiten de aangewezen zones liggen. Eigenaren ontvangen dan een schriftelijke waarschuwing (vooraankondiging bestuursdwang). Als de eigenaar onvoldoende actie onderneemt wordt het bootje weggesleept en kan de eigenaar na betaling van de kosten (circa € 360,00) het bootje komen ophalen. (toepassen bestuursdwang). De gemeente wil strenger toezien en handhaven op verwaarloosde boten. In de vergunning staat dat de eigenaar van de boot ervoor moet zorgen dat de boot technisch op orde is (drijvend wordt gehouden) en naar behoren wordt onderhouden. (in goede staat verkeert). De voorschriften uit de vergunning zullen, waar nodig, worden aangescherpt zodat beter op verwaarloosde boten kan worden gehandhaafd.

3.2 Educatieve activiteiten organiseren

De gemeente wil graag geïnteresseerden meer leren over het onderwaterleven in het Utrechtse stadswater. Een voorbeeld hiervan is de visdeurbel en de gemeente participeert met HDSR in het project ‘Meet je Waterkwaliteit’. Verder sluit de gemeente aan bij bestaande initiatieven zoals Utrecht Natuurlijk en gebruiken we lespakketten die waterschappen hebben ontwikkeld voor scholen. Denk bijvoorbeeld aan het vangen van waterbeestjes met een schepnet.

Themakaart – Recreatie en watersport



Figuur 8: verbetermogelijkheden thema recreatie en watersport



3.3 Water om op of in te recreëren en te sporten

Ambitie 4: Meer plekken waar mensen veilig kunnen zwemmen in en verblijven aan buitenwater

Zwemmen in open water is goed voor lichaam en geest. De combinatie van inspanning en ontspanning in een natuurlijke setting draagt bij aan zowel het fysieke als het sociale welzijn. Het zwemmen in open water draagt daarbij bij aan het ‘Gezond Stedelijk Leven’ in de stad. En nu het klimaat warmer wordt en het aantal inwoners van de stad blijft groeien is het van belang voldoende plekken te hebben waar mensen veilig en met goede voorzieningen in de buurt kunnen zwemmen. De analyse in hoofdstuk 2 maakt duidelijk dat het huidige aanbod aan officieel buiten zwemwater in de stad maar invulling geeft aan circa 20% van de vraag. Als we de officiële zwemwaterlocaties op fietsafstand buiten de gemeentegrens beschouwen wordt het tekort door met name de Maarsseveense plassen aanzienlijk kleiner, maar blijft er nog steeds een tekort. Dit leidt tot de volgende vier verbetermaatregelen.

4.1 Onderzoeken of het huidig aantal officiële zwemlocaties kan worden uitgebreid

Uitbreiding kan door nieuwe zwemlocaties aan te leggen en door van niet-officiële zwemlocaties officiële zwemlocaties te maken. Dit doen we via drie sporen.

Ten eerste onderzoeken we bij alle uitbreidingslocaties waarbij nieuw water wordt aangelegd of dit water zo kan worden ingericht dat hierin kan worden gezwommen, zodat bewoners conform de gemeentelijke doelstelling binnen tien minuten fietsen bij een buitenzwemlocatie kunnen zijn. Momenteel wordt er conform motie M47/2022 onderzocht of er in de verdere ontwikkeling in Papendorp een stadsstrand gerealiseerd kan worden.

Ten tweede onderzoeken we bij niet-officiële zwem-locaties waar nu al structureel grote aantallen zwemmers zijn in lijn of deze zich conform de Europese Zwemwaterrichtlijn kunnen ontwikkelen tot officiële zwemlocaties inclusief de benodigde sanitaire voorzieningen. We hanteren als criterium voor structureel grote aantallen het criterium van de RUD Utrecht, te weten meer dan 50 zwemmers op een dag gedurende meer dan 5 dagen per jaar. Momenteel voldoen vier locaties aan dit criterium, te weten (gerangschikt in aantallen bezoekers):

1. De Muntsluis
2. Landgoederen Amelisweerd, verdeeld over meerdere locaties. Landgoed is eigendom van de gemeente Utrecht, maar ligt grotendeels in de gemeente Bunnik
3. Ruigenhoekse Polder (Noorderpark, beoogde zwemlocatie ligt grotendeels in de gemeente De Bilt, gebied is eigendom van Staatsbosbeheer))
4. Veilinghaven

Mocht in de toekomst het aantal zwemmers op andere locaties waarvoor geen zwemverbod geldt structureel (meer dan 5 dagen per jaar) boven de 50 zwemmers per dag uitkomen, dan gaan we in overleg met het bevoegd gezag de provincie, of we ook voor deze locaties onderzoeken of ze voor officieel zwemwater in aanmerking komen. Om te bepalen welke toekomstige locaties we gaan onderzoeken betrekken we ook aspecten als leefbaarheid voor omwonenden en effecten op de aanwezige flora en fauna. Voor toekomstige locaties kijken we dus niet alleen maar naar het aantal zwemmers per dag zoals door de provincie is voorgeschreven (conform motie M459/2023). Daarbij

is het van belang om nieuwe officiële zwemlocaties te spreiden over de stad in overeenstemming met motie M146/2022.

Ten derde verkennen we bij bestaande locaties met een beperkt aantal zwemmers, maar met potentie en draagvlak vanuit de omgeving of ze officieel zwemwater kunnen worden. Vooralsnog valt alleen de Werkspoorhaven in deze categorie. Hoewel de aantallen zwemmers hier nog beperkt zijn, is hier door de raad via motie M386/2021 gevraagd om te onderzoeken of hier een officiële zwemwaterlocatie van gemaakt kan worden. Bovendien staat de Stichting Werkspoor, eigenaar van 2 van de 4 oevers van de haven, er positief tegenover om dit samen met de gemeente te onderzoeken.

Consequentie van deze meersporenaanpak is dat we als vervolgstap op de Beleidsnota Stadswater voor vijf locaties (Muntsluis, Amelisweerd, Ruijgenhoekse polder, Veiling haven en Werkspoorhaven) gaan onderzoeken of de fysieke veiligheid en de waterkwaliteit voldoende zijn om aan de eisen van officieel zwemwater te voldoen. Dit haalbaarheidsonderzoek doen we zoveel mogelijk samen met omwonenden, de provincie, het waterschap, Rijkswaterstaat, de RUD, Staatsbosbeheer, het recreatieschap en de gemeenten Bunnik en De Bilt.

Daarbij mag het gebruik van het stadswater niet ten koste mag gaan van de woon en leefbaarheid voor direct omwonenden. Samen met omwonenden en andere belanghebbenden in de buurt worden mogelijke maatregelen bepaald om de overlast van drukbezochte zwemlocaties voor direct omwonenden te verminderen (zie ook verbetermogelijkheid 11.5). Tot slot kijken wein het onderzoek ook naar de beheerbaarheid van de locatie, de mogelijkheid om sanitaire voorzieningen toe te voegen en de kosten voor fysieke verbeter maatregelen en extra handhaving. Vooralsnog kijken we niet naar badtoezicht of extra horeca.

Uit het haalbaarheidsonderzoek moet volgen of het officieel maken van het zwemwater wenselijk en haalbaar is of dat de locatie beter een niet-officiële locatie kan blijven of dat zwemmen zelfs ontmoedigd of verboden moet worden. Pas als er overeenstemming is dat officieel zwemwater voor deze locatie wenselijk en haalbaar is, er voldoende draagvlak bij de direct omwonenden is, en er voldoende geld is om de locatie hiervoor in te richten en in de toekomst te beheren, zal de gemeente de provincie voorstellen deze locatie aan te wijzen als officieel zwemwater. De provincie is de bevoegde overheid om hierover een besluit te nemen.

4.2 We breiden waar mogelijk informele zwemlocaties uit waar in beperkte aantallen gezwommen wordt en waarvoor geen zwemverbod geldt

Het uitgangspunt voor het gemeentelijk beleid is dat zwemmen wenselijk en gezond is, tenzij sprake is van te grote veiligheids- of gezondheidsrisico's. Bij het uitbreiden van niet-officiele zwemlocaties is goede spreiding, veiligheid voor alle watergebruikers, voorkomen van overlast en bewaking van de waterkwaliteit uitgangspunt (motie M464/2023). Bij niet

‘De **gemeente** wil **meer plekken** waar mensen **veilig** kunnen **zwemmen** in en verblijven aan **buitenwater**’



weg te nemen risico's zoals intensief gemotoriseerd vaarverkeer of een te slechte waterkwaliteit ontmoedigen we of stellen we een zwemverbod in, in alle andere gevallen proberen we tegen redelijke kosten en inspanning de oorzaak weg te nemen of het risico te verminderen. Denk hierbij aan het aanbrengen van een trap of steiger of het aanpassen bij de oeverconstructie bij slechte toegankelijkheid, het verwijderen van uitstekende voorwerpen in de oever of bodem, het monitoren van de waterkwaliteit, of het maaien en snoeien van de oeverzone. Bewoners kunnen dit melden of voor extra voorzieningen via het initiatievenfonds verzoeken indienen. Zelf proberen we hierop toe te zien door het houden van veldbezoeken op warme dagen in combinatie met informatie vanuit de organisatie en andere overheden. Daarbij inventariseren we of sprake is van overlast en/of veiligheidsrisico's en/of gezondheidsrisico's. Bij twijfel monitoren we de waterkwaliteit op de criteria voor zwemwaterkwaliteit, zoals we nu al op circa 10 locaties in de stad doen. Mocht er sprake zijn van aanzienlijke risico's die we niet kunnen wegnemen, maar wel acceptabel zijn, dan plaatsen we een informatiebord om zwemmers op de risico's te wijzen. Met deze verbetermaatregel geven we invulling aan motie M145/2022.

4.3 We verbieden het zwemmen op locaties met te grote veiligheids- of gezondheidsrisico's

Zwemmen is en blijft daarom verboden in de Vecht, Oudegracht, Vaartsche Rijn en Merwedekanaal vanwege de motorboten die varen over de doorgaande landelijke vaarroute BRTN-9. Daarnaast blijft het huidige zwemverbod in het Merwedekanaal van kracht met uitzondering van de locaties Muntsluis en Veilinghaven. Tot slot breiden we het zwemverbod uit met de Stadsbuitengracht West en Oost. Het verbod geldt alleen niet op locaties waar dit expliciet wordt aangegeven. De gemeente staat open om zwemmen toe te staan en te faciliteren op locaties waar de vaarweg zo breed is dat er voldoende ruimte is voor zowel vaartuigen als zwemmers.

Voor het Merwedekanaal geldt nu een zwemverbod (beleid van vaarwegbeheerder Rijkswaterstaat). De vaarwegklasse is door Rijkswaterstaat onlangs afgewaardeerd van binnenvaart naar recreatieve vaart met het vervallen van de nationale scheepvaartfunctie en mogelijke overdracht van het vaarwegbeheer van Rijkswaterstaat naar de gemeente. Zie deze raadsbrief voor meer informatie. De gemeente verwacht de komende jaren een groei van recreatief vaarverkeer op het Merwedekanaal vanwege de komst van de nieuwbouwlocatie Merwedekanaalzone en het doortrekken van de Leidsche Rijn naar de binnenstad. Om die reden en vanwege de functie van het kanaal als roeiwater blijft het zwemverbod gelden. De exacte begrenzing van het vaar- en zwemgedeelte bij de Muntsluis en de Veilinghaven wordt in overleg met betrokkenen nader uitgewerkt.

Onder de BRTN-9 route verstaan wij de Vecht, westelijke Stadsbuitengracht, Oudegracht, Vaartsche Rijn en Merwedekanaal vanaf Vaartsche Rijn tot en met Noordersluis. Voor de Vecht, Vaartsche Rijn en Merwedekanaal geldt al een zwemverbod volgens het beleid van waterschap Amstel, Gooi en Vecht en Rijkswaterstaat. Wij leggen dit voor de Oudegracht en stadsbuitengrachten, waar de gemeente vaarwegbeheerder is, ook vast. Mocht op de Oudegracht eenrichtingsverkeer van kracht worden, dan wordt in elk geval de Stadsbuitengracht West onderdeel van het BRTN-9 voor het Zuid-Noord verkeer. Vandaar dat we hier dan ook een zwemverbod invoeren. Vanwege het intensieve lokale recreatieve vaarverkeer stellen we voor hier de Stadsbuitengracht Oost aan toe te voegen. Nadrukkelijk houden we de mogelijkheid open om op plaatsen waar de vaarwegen erg breed zijn zwemmen wel toe te staan. Denk hierbij aan de verbreding bij de Oranjebrug en Neerlandia (Bar & Bistro Op Zuid) in de Vaartsche Rijn. We zullen in overleg die locaties gaan markeren met borden of ballenlijnen.

Voor de Nedereindseplas geldt dat het zwemverbod voorlopig gehandhaafd blijft zolang we geen sanering hebben uitgevoerd waarbij we de huidige fysieke en gezondheidsrisico's kunnen wegnemen.

4.4 We beleggen de zorg voor het buitenzwemwater in de gemeentelijke organisatie

Het zorgdragen voor buitenzwemlocaties is nu niet formeel belegd in de gemeentelijke organisatie. Ook ontbreekt een structureel budget om maatregelen te kunnen nemen. Met de voorgenomen beleidsambities 4.1 t/m 4.3 is het van belang om de verantwoordelijkheden eenduidig in de organisatie te beleggen en hier structureel budget voor vrij te maken.

Ambitie 5: Behoud van roeisport in de stad

De Utrechtse roeisituatie is uniek. Het Merwedekanaal is nu de enige plek waar geroeid wordt. Nergens in Nederland roeien er zo veel mensen op zo weinig water. Om de roeisport te behouden voor de stad Utrecht ziet de gemeente de volgende verbetermogelijkheden.

5.1 Uitvoeren van afspraken uit het convenant tussen gemeente en 3 roeiverenigingen

In Utrecht moet plek blijven voor roei- en trainingswater. Daartoe is op 21 februari 2022 een convenant tussen de gemeente Utrecht en de 3 Utrechtse roeiverenigingen ondertekend. In dit convenant zijn afspraken en proces-afspraken gemaakt om de roeisport in Utrecht te behouden. Door alle stedenbouwkundige ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone komt de roeisport meer en meer onder druk te staan. Op basis van deze afspraken kan de ruimte voor de roeisport veiliggesteld worden. Hierbij geldt dat de roeiers niet het exclusieve recht hebben op het openbare vaarwater van het Merwede-kanaal maar wel een bijzondere positie. Het is van groot belang om het enige trainingswater voor de roeiers in Utrecht te behouden.

In het convenant zijn voor nieuwe bruggen afspraken gemaakt. Uitgangspunt bij de aanleg van nieuwe bruggen is dat het roeien voor zoveel mogelijk roeiers (jeugd, recreatief, competitie) mogelijk blijft op het Merwedekanaal. De nieuwe bruggen moeten een minimale doorvaarthoogte (1,6 meter) en een minimale doorvaartbreedte (25 meter) hebben en zonder midden-pijlers (pijlerloos) uitgevoerd worden. Voor de veiligheid op het water (roeiers varen achterstevoren) en voor de training is het nodig dat coaches mee kunnen fietsen met de roeiers en het merendeel van de tijd zicht hebben op de roeiers. Ook is er afgesproken dat er in de vaarroute voor de roeiers geen nieuwe obstakels komen zoals, steigers en andere aanlegmogelijkheden. Eventuele nieuwe steigers of vlonders kunnen alleen op de oever gerealiseerd worden. De afspraken uit het convenant hebben ook voordeel voor andere recreatieve gebruikers van het Merwedekanaal zoals de waterscouting, de kleine botenclub, zeilschool Lombok, de Utrechtse Kanoclub.

Specifiek voor de Beleidsnota Stadswater wordt genoemd het beperken van de effecten van het doortrekken van de Leidsche Rijn en de verwachte drukte op het water tussen Muntbrug en Muntsluis. Mogelijk moet hier een remmingswerk geplaatst worden om het vaarverkeer goed over het kruispunt van Leidsche Rijn en Merwedekanaal te leiden. Samen met de roeiverenigingen doet de gemeente nader onderzoek. Ook een belangrijk punt is de toenemende drukte op het Merwedekanaal door pleziervaart, rondvaartboten, SUPpers, kanoërs en zwemmers. Betere voorlichting over en handhaving van regels, het huidig zwemverbod in het Merwedekanaal, het aanpakken van brugspringers en het remmings-werk ter hoogte van de Munt zijn daarbij belangrijk (verbetermogelijkheid 4.3, 10.1, 11.3, 12.4, 12.5).

5.2 Trainingswater voor toproeiers in Vianen voor de korte termijn, een nieuwe op- en afstapplek voor recreatief roeien langs de Vecht en op de lange termijn mogelijk een nieuwe roeibaan in polder Rijnenburg

Door spreiding van het roeien vermindert de drukte op het Merwedekanaal. De roeiverenigingen zijn momenteel bezig met het realiseren van een op- en afstapplek specifiek voor toproeiers in Vianen (buiten gemeente Utrecht). Vanwege hun hoge snelheid en andere gebruikers is het Merwedekanaal voor toproeiers nu te druk om hier goed en veilig te kunnen trainen. De gemeente helpt de roeiverenigingen om deze voorziening te realiseren zodat het huidige trainingswater wordt verbeterd.

We kijken naar de mogelijkheden om het roeien op de Vecht te faciliteren. Roeivereniging Viking en de gemeente zien kansen voor een nieuwe op- en afstapplek en een kleine loods voor 6 recreatieve roeiboten langs de Vecht. Er zijn 3 kansrijke locaties voor een nieuwe op- en afstapplek voor recreatief roeien langs de Vecht in beeld: De Muinck Keizerbrug (aan Overvechtzijde), Jachtwerf De Klop en Sportpark Vechtzoom. Deze locaties staan indicatief in figuur 8. Roeivereniging Viking wil samen met bewoners en omgeving een plan maken. De gemeente onder-steunt dit initiatief van de roeivereniging en helpt bij de verdere uitwerking.

‘In Utrecht moet plek blijven voor roei- en trainingswater’

Zoals in het convenant tussen de gemeente en de roeiverenigingen uit februari 2022, staat is op voor-hand niet precies duidelijk welke lange termijnoplossing voorziet in het behoud van de roeisport voor Utrecht. We blijven in overleg en streven ernaar om uiteindelijk een goede oplossing te realiseren. In ons coalitie-akkoord hebben we dit als volgt verwoord: ‘*In Utrecht moet een plek zijn voor geschikt roei- en trainingswater, ook voor onze toproeiers. We onderzoeken hiervoor twee locaties, te weten Rijnenburg en Vianen-Ameide. We gaan uiteindelijk voor het beste en meest gedragen alternatief. Verder kijken we naar de mogelijkheden om het roeien verder te faciliteren langs de Vecht en het Merwedekanaal.*’ Op basis van bovenstaande zetten we vanuit sport het gesprek met de roeiverenigingen de komende tijd voort om te komen tot een goede oplossing voor alle betrokkenen.



Lay de Jong –

voorzitter studenten-roeivereniging **Triton**

Welk Utrechts stadswater gebruik je het meest?
Het Merwedekanaal tussen de Noordersluis en de Muntsluis.

Op welke manier gebruik je dit stadswater het meest?
In 2013-2014 begon ik met studeren in Utrecht. Ik had altijd al atletiek gedaan en zocht een sportieve uitdaging. Iemand in mijn introductiegroepje wilde kijken bij Triton, dus bij puur toeval kwam ik tijdens de Utrechtse Introductie Tijd (UIT) bij het kraampje van Triton terecht. Roeien, tot dan mij onbekend, leek mij zo'n vette sport: het ploegverband, het gaan tot het uiterste, de kracht en soepelheid samen en dat allemaal buiten op het water! Ik was op slag verliefd. Ik heb toen 7 jaar lang 'wedstrijdgeroeid' bij Triton, in het begin trainde ik 8 keer per week, op het eind was dat vaak meer dan 14 keer. Eerst trainde ik uitsluitend op het Merwedekanaal en was voor mijn gevoel eigenlijk de hele dag op het water. Richting het eind, toen ik wat meer internationaal begon te focussen, trainde ik noodgedwongen veel in Amsterdam: daar zit de nationale bond, en zit ook het betere roeiwater. Hoewel ik in Amsterdam natuurlijk veel leerde van de coaches daar, keek ik eigenlijk altijd wel uit naar de momenten dat ik op een rustig moment midden op de dag m'n bootje in het water kon leggen op 5 minuten fietsen vanaf mijn voordeur om even wat baantjes te trekken in Utrecht.

Na afgelopen jaar mijn roeidoelen bereikt te hebben met een bronzen plak op het EK, besloot ik te stoppen met topsport. Ik werd gevraagd door mijn roeivereniging om de Praeses, voorzitter, te worden voor een jaartje. Dit leek mij een mooie manier om iets voor de vereniging terug te doen, en ook om op het land de vereniging mee te maken. Sindsdien ben ik natuurlijk veel bezig met de toekomst van het roeien op het Merwedekanaal zodat iedereen ook in de toekomst nog kennis kan maken met deze allermooiste sport. Een mooi voorbeeld is natuurlijk het recent ondertekende roeiconvenant!

Wat hoop je op dit stadswater te zien over 20 jaar?
Als ik mijn fantasie volledig de vrije loop mag laten, dan zou ik heel graag hebben dat het beroeibare gedeelte van het stadswater weer net zo breed wordt als vroeger. Wat mij betreft wordt het gehele kanaal dan breder, zodat er ook nog ruimte is voor de recreatievaart, woonboten en andere watersporters. Het blijft mooi dat zoiets nog steeds midden in de stad gebeurt. Natuurlijk ligt mijn hart bij het roeien, en ik zou het schitterend vinden dat over 20 jaar nog steeds het roeien actief wordt gedaan op het Merwedekanaal. En dat het op alle niveaus mogelijk blijft; het recreatief roeien en natuurlijk het toproeien. Nu lijkt dat natuurlijk een luchtkasteel.

Ambitie 6: verbeteren bestaande routes voor kano en SUPs

Varen met kano en SUP is schoon, gezond, goedkoop en neemt weinig ruimte in beslag. Afgelopen jaren zien we een flinke stijging van kano, SUP en andere kleine vaartuigen in de binnenstad. Samen met de Utrechtse Kanoclub ziet de gemeente verschillende kansen om bestaande kanoroutes te verbeteren en mogelijk uit te breiden. Dit draagt bij aan spreiding van drukte in de binnenstad. Denk hierbij aan het maken van in- en uitstaplekken, extra overdraagplaatsen of aanpassen van een al bestaande voorziening (trap in oever of kanostoep).

6.1 Meer in- en uitstapplekken (kanosteiger) realiseren voor kano's en SUPs

Samen met de Utrechtse Kanoclub heeft de gemeente 13 kansrijke locaties bepaald voor het maken van een in- en uitstapplek voor kano's en SUPs. Deze locaties kunnen ook goed als rustplek worden gebruikt.
De voorziening is klein en eenvoudig. Het staat ook wel bekend als kanosteiger. Het gaat om 5 locaties op de stadsbuitengrachten, 2 locaties op de Vecht, 3 locaties op de Vaartsche Rijn en 3 locaties bij de Kromme Rijn (zie figuur 8).

6.2 Verbeteren en uitbreiden van kanoroutes door bestaande voorzieningen aan te passen en extra overdraagplaatsen te maken

In de stad en regio Utrecht bestaan mooie kanoroutes met verschillende kanovoorzieningen. Een kano-voorziening is een smalle steiger of een verlaagd deel in de oever dat geschikt is voor het in- en uitlaten van kano's en supboards. De huidige kanovoorzieningen staan op de interactieve kanokaart van de Utrechtse Kanoclub: UKC Kanokaart. Kansen voor verbetering liggen rond Klopvaart, Noorderparkgebied en rond Lunetten (forten en inundatiekanaal). Het gaat om de volgende 5 locaties die kunnen worden aangepast tot een overdraagplaats: 1) Vecht – Hoogstraatbuurt (ten zuiden van Rode brug), 2) Vecht – Klopvaart (bij Fort aan de Klop), 3) Kromme Rijn – Koningsweg (doorvaart tussen Lunet 1 en Lunet 2), 4) Lunet 4 – Inundatiekanaal/vistrap (bij Oude Liesboschweg en Brennerbaan), 5) Lunetten – Inundatiekanaal (nabij Antillen).

Verder is het wenselijk om de huidige kanoroute bij Noorderparkgebied te herstellen door de huidige waterplanten en overgroeiing te verwijderen. Ook is het wenselijk om een drijvende balk in de Klopvaart bij NRU en Fort de Gagel te verwijderen of hoger te plaatsen zodat je er onderdoor kan varen.

Tot slot zijn er mogelijk kansen in Leidsche Rijn om een nieuwe kanoroute rond het Maximapark te maken door het aanleggen van extra overdraagplaatsen.
In Leidsche Rijn-Vleuten De Meern leeft al vanaf 2017 een wens om een kanoroute door de wijken mogelijk te maken. Daarom gaan we samen met UKC, Natuurmonumenten en waterschap verkennen of het plan uit 2017 haalbaar is. Een nieuwe doorgaande kanoroute over de Haarrijnseplas is niet meer mogelijk. Op 13 oktober 2022 besloot de gemeenteraad voor een algeheel vaarverbod voor het westelijke deel van de Haarrijnseplas. Het verbod moet de waterplanten en waterdieren op de natuurplas beschermen.

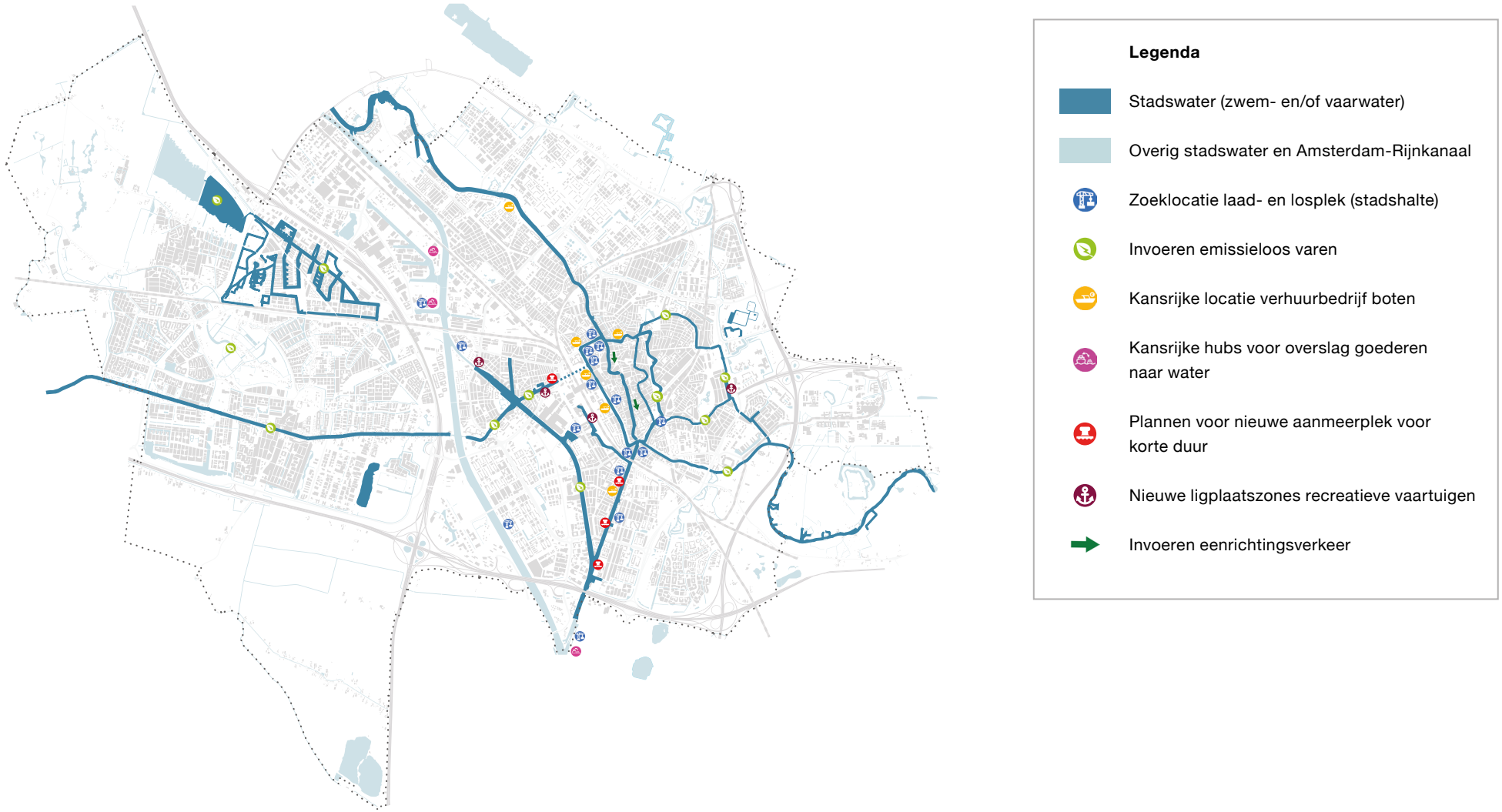
6.3 Geen sluisgeld bij Weerdsluis voor spierkracht aangedreven vaartuigen onder de 6 meter

Het is momenteel niet makkelijk om een kano over te dragen bij de Weerdsluis vanwege de steile trap ten noorden van de sluis. Met een grotere groep levert deze situatie veel beperkingen op door de beperkte ruimte. In de huidige situatie zijn er geen mogelijkheden voor verbetering en moeten emissievrije vaartuigen € 3,85 per schutting betalen. Daarom is een soepele regeling voor het schutten van kano's door de Weerdsluis extra gewenst. Voorstel is het plan om spierkracht gedreven vaartuigen onder de 6 meter gratis mee te laten liften met de pleziervaart.



Foto: een in- en uitstapplek voor kano's en SUPs

Themakaart – Varen



Figuur 9: verbetermogelijkheden thema Water om op te varen

3.4 Water om op te varen

Ambitie 7: Eerlijke verdeling van schaarse ruimte om op te varen

Ruimte is schaars, zeker in de binnenstad van Utrecht. Dat geldt op het land, maar ook steeds meer op het water en voor de overgang van land naar water.. De gemeente wil een eerlijke verdeling van schaarse ruimte om op te varen en ondernemers gelijke kansen bieden. Als eerste pakt de gemeente de overlast aan bij de gewilde openbare op- en afstaplocatie Oosterkade. Sinds de zomer van 2022 is de overlast voor buurtbewoners niet meer acceptabel. Daarnaast wil de gemeente meer ruimte bieden aan gedeeld gebruik van het water zoals het verhuren van fluisterbootjes en passagiersschepen. De ligplaatsvergunningen voor passagiersvaart (passagiersboten, rondvaarboten en waterfietsen) moeten van onbepaalde tijd omgezet worden naar bepaalde tijd omdat dit een schaars recht is. Ook willen we de huidige vier “exclusieve” op- en afstapplekken langs de Oudegracht voor de passagiersvaart openbaar maken. Net zoals op het land willen we dat alle gebruikers een marktconforme prijs voor het gebruik van het water betalen. We willen nieuwe ligplaatsen/ligplaatszones aanwijzen voor eigenaren van recreatieve vaartuigen die aan achtertuinen liggen zodat zij gaan meebetalen voor het gebruik van het vaarwater. Ook wil de gemeente dat verhuurbedrijven van kano’s en SUPs gaan meebetalen voor het gebruik van het openbare vaarwater.

7.1 Verdelen van de openbare op- en afstapplekken over de exploitanten waardoor de Oosterkade wordt ontlast als gewilde locatie voor passagiers

Na de urgente meldingen van bewoners in 2022 over de forse overlast bij op- en afstaplocatie Oosterkade heeft de gemeente extra kliko’s en een Dixi geplaatst. Ook is handhaving vaker in het gebied geweest. Helaas bleef de overlast door passagiers bestaan.



De gemeente is in gesprek gegaan met exploitanten om de huidige openbare op- en afstaplocaties te verdelen over de exploitanten. Voor de Oosterkade onderzoeken wij de mogelijkheid en juridische haalbaarheid om passagiersschepen (>12 passagiers) niet toe te staan om af te meren en passagiers op- en af te laten stappen. Voor rondvaart- en verhuurboten blijft dit wel mogelijk. Verder onderzoekt de gemeente de mogelijkheid om Paardenveldbrug, Stadskamer (onder Hoog Catharijne) en Catharijnesingel (Geertebolwerk) definitief aan te wijzen als op- en afstaplocatie voor passagiersschepen, rondvaartboten en verhuurboten. Het definitief aanwijzen van de locatie bij Paardenveld loopt mee met de nieuwe inrichting van Park Paardenveld. De genoemde drie locaties zijn, na in 2023 gedurende een half vaarseizoen als op- en afstaplocatie te hebben gefungeerd, in 2024 voor het gehele vaarseizoen als zodanig aangewezen.

7.2 Afbouwen wachtlijst ligplaatsvergunningen en voorrang geven aan deelboten voor niet-commercieel gebruik

In de stad Utrecht hebben ongeveer 482 eigenaren een ligplaatsvergunning voor hun eigen plezierbootje (recreatievaartuig). Hiermee liggen de huidige ligplaatszones vol. Deze particuliere bootjes worden het merendeel van de tijd niet gebruikt. Er is een wachtlijst voor nieuwe ligplaatsvergunningen die al in 2011 ‘bevroren’ is; vanaf dat moment was het niet langer mogelijk op de wachtlijst te komen. We bieden de mensen die op deze wachtlijst staan een



‘De gemeente biedt alle vaarondernemers **gelijke kansen** door de huidige **ligplaats-vergunningen** naar **bepaalde tijd** om te zetten’

ligplaatsvergunning aan als er een plek vrijkomt. Op de huidige wachtlijst staan nog ongeveer 80 mensen (peildatum mei 2024). Met het oog op een kortere doorlooptijd van de wachtlijst en in het licht van Europese en nationale wet- en regelgeving en actuele jurisprudentie op het gebied van schaarse rechten, onderzoeken wij de noodzaak van aanvullende criteria om in aanmerking te komen voor een ligplaats (bijvoorbeeld dat de aanvrager woonachtig moet zijn in Utrecht) en die van het opstellen van een aangepaste verdelingssystematiek. Daarbij bekijken we ook of initiatieven voor gedeeld, niet commercieel gebruik van recreatievaartuigen een plaats kunnen krijgen in de Havenverordening . Een goed voorbeeld uit de stad is bijvoorbeeld het initiatief van een aantal buurtbewoners voor Buurtboot.nl.

De gemeente wil vergelijkbare initiatieven stimuleren door de regelgeving aan te passen en ruimte te creëren voor ligplaatsen voor gedeeld niet-commercieel gebruik.

7.3 Huidige ligplaatsvergunningen voor exploitanten omzetten van onbepaalde naar bepaalde tijd

Momenteel liggen er 37 vaartuigen in het openbare water van Utrecht die worden verhuurd door een ondernemer (exploitant). Zij hebben daarvoor een ligplaatsvergunning van de gemeente. Het gaat in totaal om 19 passagiersschepen, 5 rondvaartboten en 13 waterfietsen. Deze ligplaatsvergunningen zijn door de gemeente voor onbepaalde tijd aan 9 bedrijven uitgegeven. Deze ligplaatsen zijn ontstaan in de periode dat het oude beleid rondom het uitgeven van exploitatievergunningen nog van toepassing was, het zogenaamde limietenstelsel. In deze periode was een maximum gesteld aan het aantal exploitatievergunningen dat werd uitgegeven. Het limietenstelsel voor exploitatievergunningen heeft de gemeente in 2020 na een gerechtelijke procedure ingetrokken. Door het wegvallen van het limietenstelsel is het aantal exploitatievergunningen afgelopen jaren opgelopen, waar het aantal gemeentelijke ligplaatsen gelijk is gebleven.

Om iedere ondernemer op termijn een kans te bieden op een vergunning voor een ligplaats mogen die ligplaatsvergunningen voor exploitanten op grond van de Europese Dienstenrichtlijn niet voor onbepaalde tijd worden uitgegeven. De 37 ligplaatsen voor vaartuigen die worden verhuurd zijn namelijk beperkt in aantal. Men spreekt dan over een schaars recht. In de 'Dienstenrichtlijn' is bepaald wanneer er sprake is van een schaars recht. Op dit moment voldoet de gemeente Utrecht, voor wat betreft de ligplaatsvergunningen die voor onbepaalde tijd zijn toegekend aan bepaalde partijen, niet aan de Europese Dienstenrichtlijn cq de Nederlandse Dienstenwet. Om aan de wet te voldoen zullen de huidige ligplaatsvergunningen via een overgangstermijn moeten worden omgezet van onbepaalde naar bepaalde tijd. De duur van de overgangstermijn wordt voor een belangrijk deel bepaald aan de hand van de terugverdientijd van gedane investeringen.
De overgangstermijn is nodig zodat de exploitanten zich voor kunnen bereiden op de nieuwe situatie. Na die termijn (van bijvoorbeeld 5 jaar) komen de ligplaatsvergunningen beschikbaar voor alle geïnteresseerde exploitanten. Via een nog uit te werken transparante verdelingssystematiek en aanvraagprocedure kan elke geïnteresseerde ondernemer reageren op en meedingen naar de vrijgekomen ligplaatsvergunningen. Verdelingsmethodes die –in theorie- kunnen worden toegepast zijn selectie op basis van (1) weging van inhoudelijke (kwaliteits)criteria, (2) het hoogste bod, (3) loting en (4) wie het eerst komt wie het eerst maalt. De ligplaatsvergunningen worden in deze nieuwe systematiek uitgegeven voor bepaalde tijd. De verdelingssystematiek, de aanvraagprocedure en de duur van de vergunning worden vastgelegd in de Havenverordening en een daarop gebaseerde nadere regel.

De gemeente gaat na vaststelling van de beleidsnota samen met de vaarondernemers in gesprek over de uit te werken procedure rondom afgifte van ligplaatsvergunningen. Daarbij is het belangrijk dat de vaarondernemers tijdig worden betrokken, tijdens de uitwerking van de procedure op de hoogte worden gehouden met duidelijke informatie en dat de eisen en wensen voor het uitgeven van de ligplaatsvergunning op tijd en duidelijk worden gecommuniceerd zodat vaarondernemers hier rekening mee kunnen houden en op in kunnen spelen. Voor de vaarondernemers die reeds een ligplaatsvergunning hebben, zal een overgangstermijn worden opgenomen.

Nr.	Categorie	Huidig aantal	Gewenste uitbreiding	Maximaal (limiet)
1	Passagiersschepen (meer dan 12 + bemanning)	19	5-10	24-29
2	Rondvaartboten (max 12 + bemanning)	5	0	5
3	Verhuurbootjes (cat II)	0	12	12
4	Waterfietsen (cat I)	13	0	13
5	Kano's (cat I)	0	0	0 (geen ligplaats nodig)

7.4 Nieuwe ligplaatsen aanwijzen voor verhuur fluisterbootjes en passagiersschepen

In de binnenstad is behoefte aan meer plekken voor het verhuren van boten zodat meer mensen kunnen genieten van het water. In de tellingen van 2019 tot en met 2022 zien we een lichte afname van het totaal aantal getelde verhuurbootjes (type 2) en passagiersschepen tijdens een drukke zomerdag (tabel 3). Voor deze categorieën vaartuigen ziet de gemeente ruimte om te groeien. Wij gaan (binnen de huidige ligplaatszones) op zoek naar ruimte voor ligplaatsen voor passagiersschepen en verhuurboten (type 2, fluisterbootjes) . Wij denken daarbij nu aan respectievelijk 5-10 en 12 ligplaatsen. In tabel 8 is het huidige aantal ligplaatsen en de gewenste uitbreiding te zien.

Voor de gewenste uitbreiding van het aantal ligplaatsen hebben wij een aantal potentieel kansrijke locaties op het oog, die wij samen met bewoners verder willen onderzoeken: 1) Smakkelaarsveld nieuwe binnenhaven, 2) Vaartsche Rijn tussen Vondelbrug en Oranjebrug, 3) Catharijnesingel op passantenhaven, 4) Paardenveld, 5) Van Asch van Wijckskade (nabij oostkant van de Van Asch van Wijcksbrug) en 6) Jachtwerf De Klop. Belangrijk is om deze plekken zoveel mogelijk te spreiden over de stad en de locaties niet te groot te maken. Om overlast te beperken stellen we voor de locaties voor de ligplaatsen van de verhuurboten een maximum van 6 ligplaatsen per locatie voor .
Bij het aanwijzen van nieuwe ligplaatsen zijn goede voorzieningen zoals een toilet, afvalbakken en fietsparkeerplaatsen een vereiste. De toedeling van deze beoogde nieuwe ligplaatsen zal plaatsvinden conform de nog vast te stellen systematiek en procedure als genoemd onder 7.3.

Tabel 8: overzicht huidige en gewenste ligplaatsen voor verhuur van vaartuigen binnen gemeente Utrecht

Nr.	Categorie	Huidig aantal	Gewenste uitbreiding	Maximaal (limiet)
1	Passagiersschepen (meer dan 12 + bemanning)	19	5-10	24-29
2	Rondvaartboten (max 12 + bemanning)	5	0	5
3	Verhuurbootjes (cat II)	0	12	12
4	Waterfietsen (cat I)	13	0	13
5	Kano's (cat I)	0	0	0 (geen ligplaats nodig)
6	SUP's (cat I)	0	0	0 (geen ligplaats nodig)
	Totaal	37	17-22	54-59

7.5 Openbare op- en afstapplekken voor passagiersschepen en rondvaarboten langs Oudegracht

De gemeente is voornemens de huidige op- en afstapplekken voor passagiers langs de Oudegracht aan te wijzen voor alle ondernemers die een exploitatievergunning voor rondvaartboten en passagiersschepen hebben. In de loop der tijd zijn er door de gemeente 4 exclusieve op- en afstapplekken langs de Oudegracht aangewezen voor een paar ondernemers met passagiersschepen en rondvaarboten. Afgelopen jaren hebben meer ondernemers een exploitatievergunning gekregen. Zij hebben ook belang bij op- en afstapplekken voor hun passagiers langs de Oudegracht.

7.6 Recreatieve vaartuigen die aan achtertuinen liggen moeten ook betalen voor gebruik van het vaarwater

De gemeente ziet afgelopen jaren een groei van het aantal plezierboten (recreatievaartuigen) in het vaarwater rond de binnenstad die, zonder vergunning, ligplaats innemen aan de eigen achtertuinen (van bewoners) . Voorbeelden waar dit speelt zijn de Zilveren Schaats, Kruisvaart, Leidsche Rijn Oost en de Keulse Kade (noordelijk deel Merwedekanaalzone). De gemeente handhaaft hier tot op heden niet op, omdat het aanvankelijk om een beperkt aantal boten ging. De inschatting is dat het nu om circa 90 vaartuigen gaat en dat dit aantal aanzienlijk zal toenemen, onder meer vanwege de komst van nieuwe woningen nabij de Kruisvaart in 2025 en 2026.

Deze boten maken gebruik van het vaarwater in (de binnenstad van) Utrecht. Ze liggen het hele jaar op het water maar een meerderheid betaalt nu geen havengeld voor het innemen van de ligplaats. De mensen die nu al wel een ligplaatsvergunning hebben voor het innemen van een ligplaats aan de eigen achtertuin, betalen wel jaarlijks havengeld . Dat vindt de gemeente niet wenselijk. Daarom wil de gemeente de Havenverordening en Havenatlas aanpassen én ook op de locaties die nu nog niet zijn aangewezen, nieuwe (zones met) ligplaatsen aan achtertuinen voor recreatievaartuigen aanwijzen, waar het innemen van een ligplaats vergunningplichtig is. Alleen emissievrije boten komen in aanmerking voor een vergunning voor een ligplaats aan de eigen achtertuin. Alle eigenaren met boten bij hun achtertuin gaan dan havengeld betalen voor een ligplaats. Het gaat hier om een exclusieve ligplaats op het water, gesitueerd aan de eigen achtertuin van de bewoner . Iemand anders die daar niet woont mag daar dus geen ligplaats innemen met zijn recreatievaartuig.

Bij de implementatie hiervan zal de gemeente eerst in kaart brengen welke boten zonder ligplaatsvergunning in het vaarwater rond de binnenstad liggen . Vervolgens zal de eigenaar van de boot van de gemeente een brief ontvangen. Eigenaren kunnen kiezen of ze een vergunning willen hebben en havengeld gaan betalen of bijvoorbeeld hun boot uit het water halen. Voor de ligplaatsvergunning moeten zij, volgens de dan geldende tarieven, leges betalen. .

Deze maatregel draagt bij aan de motie 'M166/2021 Toekomstgerichte, eerlijke liggelden voor boten in Utrecht'. Deze motie heeft als doel om een toekomstbestendige en eerlijke verdeling van tarieven voor het gebruik van het stadswater in de gemeente Utrecht te realiseren.

We overwegen een uitzondering voor het stadswater Liesveldse Wetering in wijk De Meern-Leidsche Rijn en de watergangen die verbonden zijn met dit water. Hier liggen ook boten aan achtertuinen. De Liesveldse Wetering is een lokaal vaarwater, bewoners kunnen met hun vaartuig alleen in de eigen wijk varen. Zij kunnen niet naar de binnenstad varen omdat ze het Amsterdam-Rijnkanaal niet kunnen oversteken. We gaan onderzoeken of het juridisch mogelijk en houdbaar is om op grond van bovenstaande overweging een uitzondering te maken op het innen van havengelden.

7.7 Verhuurbedrijven van kano's en SUPs moeten per verhuur een kleine bijdrage betalen voor gebruik van het Utrechtse stadswater

Voor het gebruik van het stadswater betalen gebruikers havengeld. Verhuurbedrijven van kano's en SUPs betalen op dit moment geen havengeld voor het gebruik van het stadswater. Dit komt omdat deze bedrijven hun materiaal naar binnen halen en in een werfkelder of opslag leggen. Overdag maken zij echter wel gebruik van het Utrechtse vaarwater. De gemeente vindt het wenselijk dat verhuurbedrijven die geen havengeld betalen ook gaan meebetalen voor het gebruik van het stadswater. Wij gaan onderzoeken of de Verordening Brug-, schut- en havengelden hiertoe mogelijkheden biedt, welke aanpassingen dan noodzakelijk zijn en welke (grondslag voor de) tariefstelling redelijk is.

Deze verbetermaatregel sluit aan bij de strekking van motie M166/2021 die als doel heeft om een toekomstbestendige en eerlijke verdeling van tarieven voor het gebruik van het stadswater in de gemeente Utrecht te realiseren. Door ook verhuurbedrijven havengelden in rekening te brengen , kan de kostendekkendheid van de haven- en liggelden toenemen. Afgelopen jaren is die kostendekkendheid afgenomen. Om emissievrij varen te stimuleren heeft de gemeente het tarief voor emissievrije vaartuigen verlaagd. Hierdoor ontvangt de gemeente structureel minder inkomsten.

Wij streven ernaar het tarief voor de verhuurbedrijven zoveel mogelijk in lijn te laten zijn met de tarieven voor bijvoorbeeld rondvaarboten en passagiersschepen die in Utrechts water een ligplaats hebben. Wij vinden het belangrijk dat het een redelijk tarief is waardoor de toegankelijkheid voor exploitanten blijft geborgd. Een voorstel om het (nieuwe) tarief in te voeren zal worden gedaan bij de jaarlijkse aanpassing op de verordening op de heffing en invordering van brug-, schut- en havengelden.

7.8 Nieuwe openbare op- en afstapplekken voor passagiersboten toegankelijk maken voor minder valide gebruikers

De gemeente heeft het uitgangspunt om nieuwe op- en afstapplekken voor passagiersvaart toegankelijk te maken voor minder valide gebruikers, die bijvoorbeeld in een rolstoel zitten, conform het beleid Utrecht Standaard Toegankelijk. De gemeente is met initiatiefnemer SOLGU in gesprek om voor een aantal concrete locaties te bepalen welke faciliteiten de gemeente kan bieden, bv door het plaatsen van een oprijplaat of wellicht een liftje.





Frank Nieuwesteeg –

inwoner en **voorzitter Kleine Boten Club** Utrecht

(ook op de foto: **Dirk Borst** – inwoner en lid **stuurgroep Kleine Boten Club** Utrecht)

Welk Utrechts stadswater gebruik je het meest?
Ik maak gebruik van verschillende doorgaande vaarroutes, bijvoorbeeld via de Vaartsche Rijn of via de Vecht richting Loosdrecht. Maar ik kom ook op de Kromme Rijn, het Merwedekanaal, de singels en de grachten.

Op welke manier gebruik je dit stadswater het meest?
Ik vaar graag op het water met mijn boot. Ik ben zo'n 30 jaar geleden begonnen met varen door een bootje in de singel te leggen vlakbij mijn ouderlijk huis. Iedereen zei toen: "Wat is dat voor rare hobby? Dat doe je toch zo niet in die vieze sloot?". En nu zijn de bootjes niet aan te slepen. Dat beeld is volledig gekanteld.

Ik ben voorzitter van de Kleine Boten Club Utrecht. Onze club behartigt de belangen van de eigenaren van ruim 300 kleine boten in de grachten van Utrecht. We houden onderling contact, bijvoorbeeld als een boot er slecht bij ligt, zodat we elkaar kunnen helpen. Ook organiseren we activiteiten zoals lezingen over de geschiedenis van het water of cursussen over knopen leggen en aanleggen.

Wat hoop je op dit stadswater te zien over 20 jaar?
Ik hoop dat mensen uit de stad en regio ontspannen op het stadswater. Dat creëert betrokkenheid en het is beter dan dat mensen bijvoorbeeld op en neer vliegen naar Barcelona. We varen dan schoon: elektrisch of op HVO100*, en dat er meer punten zijn waar bootjes hun accu kunnen opladen of HVO100 kunnen tanken. De Kromme Rijn blijft ook bevaarbaar, uiteraard wel enkel elektrisch (of roeiend). Het Merwedekanaal kan nog steeds door iedereen gebruikt worden en de wachtlijst en ligplaatsvergunningen worden gereserveerd voor inwoners van Utrecht. Dit stimuleert ook toerisme in eigen regio.

* De afkorting HVO staat voor 'Hydrotreated Vegetable Oil'. Dit type dieselbrandstof is geproduceerd op basis van met waterstof behandelde plantaardige oliën en restafval, zoals dierlijke vetten. Het getal '100' achter HVO geeft aan dat het gaat om een duurzame diesel van hoge kwaliteit in de meest pure vorm (100%).



Ambitie 8: Meer transport en bevoorrading van (zware) goederen over het water

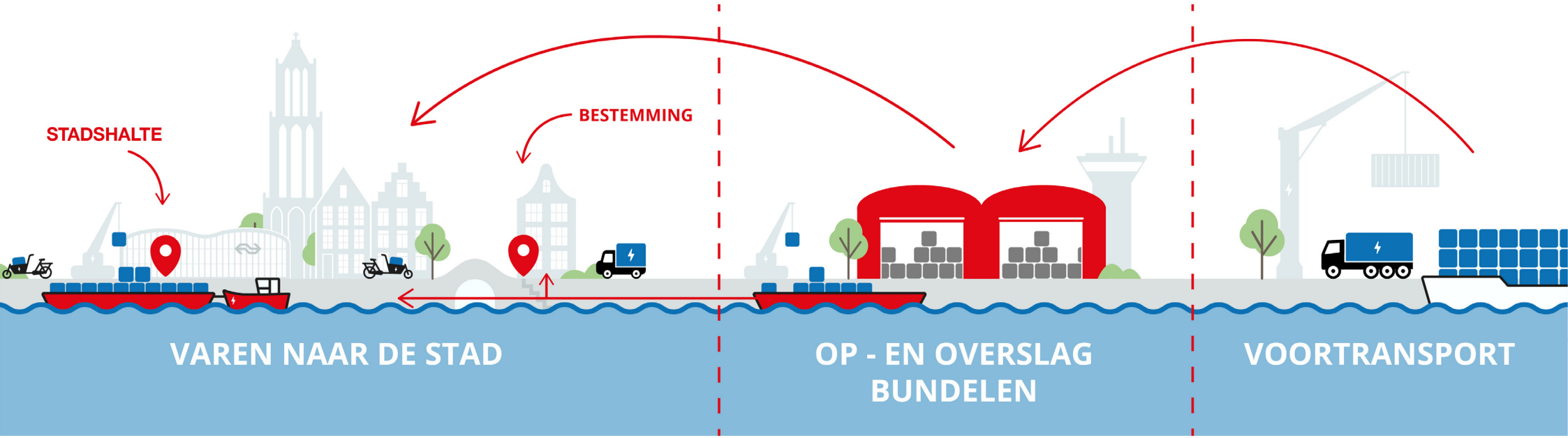
We willen meer transport en bevoorrading van (zware) goederen over het water in 2030, waarbij dit transport wordt uitgevoerd met emissieloze vaartuigen. Niet alleen logistiek emissieloos in de binnenstad, maar ook alle vaarwegen in de stad. Dat draagt bij aan onze doelen voor een leefbare stad die groeit, zoals schonere lucht, minder voertuigbewegingen over de weg en het ontlasten van de kwetsbare kades en werfkelders.

Nu vervoeren we goederen via het water vooral naar en voor bedrijven in de binnenstad, maar onze ambitie is dat goederen ook over het water naar andere gebieden gaan. Bijvoorbeeld naar de nieuw te ontwikkelen gebieden als Beurskwartier en Merwedekanaalzone en naar nieuwe woon- en winkelgebieden via de (op)nieuw toegankelijke vaarwegen, zoals Catharijnesingel en Leidsche Rijn.

Uiteraard is dit niet nieuw voor Utrecht. De binnenstad is van oudsher gevormd voor goederenvervoer over water (wervengebied) en het Merwedekanaal was ooit een belangrijke route voor goederentransport richting Amsterdam. Voor veel goederenstromen en gebieden is vervoer over water een goed alternatief. Zoals voor de horeca met de bierboot of het bedrijfs- en consumentenafval met de ecoboot. Een goederenstroom waar we richting 2030 meer regie op gaan pakken om via het water vervoerd te worden, is de bouwlogistiek. Zo'n 30% van het vracht- en bestelverkeer in de stad komt voort uit bouwactiviteiten. Bouwlogistiek bestaat uit het vervoer van (zwaar) materiaal en materieel. Dit leidt tot opstoppingen en zware belasting van het wegennet. Bij bestemmingen aan of dicht bij water biedt transport over water een goed alternatief voor vervoer over de weg en zorgt het voor minder uitstoot. Dit geldt bijvoorbeeld voor nieuw te ontwikkelen woongebieden die langs het water liggen. Voor de binnenstad zijn alle logistieke stromen relevant om te vervoeren over water, zodat we het wervengebied optimaal kunnen beschermen.

Om meer goederenvervoer over water mogelijk te maken moeten we ruimtelijk en financieel investeren in noodzakelijke voorzieningen en infrastructuur. Plekken (vaste en tijdelijke/mobiele) aan het water voor overslag en opslag en geen verdere inperking van infrastructuur aan en over het water, zoals te lage (beweegbare) bruggen. Meer ruimte voor vervoer van goederen over het water als serieus alternatief voor het vervoer over de weg. Op het water zelf is deze ruimte er, maar op de wal ontbreekt dat. Zonder goede infrastructuur wordt het opschalen van het vervoeren van goederen over het water moeilijk of zelfs onmogelijk. Daarnaast staan bestaande havens die als overslagpunt (hub) gebruikt kunnen worden onder druk om opgeheven of verplaatst te worden in verband met nieuwe ontwikkelingen zoals woningbouw. Het is voor goederenvervoer over water belangrijk om deze hubs te behouden voor de toekomst. Zodat eigenaren/exploitanten voor de langere termijn investeren in hun havens om goederenvervoer over water op te schalen en kwalitatief aantrekkelijk te maken als alternatief voor vervoer over de weg.

Bij de uitvoering en organisatie van vervoer over water heeft de gemeente Utrecht verschillende rollen. Naast de gebruikelijke rollen, zoals het reguleren van het vaarwater, het stimuleren van vervoer over water en vergunningverlener voor transport over water, is de gemeente Utrecht ook een marktpartij doordat het de bier- en ecoboot exploiteert. Bij de ontwikkeling van de inzet van bier- en ecoboot (vanaf 2010) waren er geen marktpartijen die de exploitatie van de boten financieel gedragen kregen en heeft de gemeente deze taak op zich genomen. Afgelopen jaren zijn er



Figuur 10: Het proces van goederenvervoer via water.

nieuwe initiatieven vanuit de markt gekomen om op commerciële basis goederen over water te vervoeren. Met name op het gebied van bouwlogistiek. Omdat de kosten voor goederenvervoer over water hoog kunnen zijn, is het gewenst om samen te werken. Bijvoorbeeld met het gebruik van de faciliteiten, afstemmen van vaarten en lading. Zodoende kan meer volume en meer type goederenstromen vervoerd gaan worden en concurreren de partijen elkaar niet uit de markt.

We werken momenteel aan 5 actielijnen om de ambitie te concretiseren en de eerste stappen te maken om het aandeel goederenvervoer over water te vergroten (zie 8.1 t/m 8.7). De verandering naar vervoer over water vraagt om een integrale stedelijke aanpak. Deze is uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma goederen-vervoer 2023-2026, waarin de 5 actielijnen centraal staan.

8.1 Organisatie van de samenwerking voor vervoer over water in Utrecht

De omslag naar meer vervoer over water kunnen we alleen succesvol maken als de partijen in de logistieke sector, de gemeente, andere overheden en kennisinstellingen goed samenwerken. Door samen te werken bouwen de partijen aan een structurele dienstverlening van goederen over water. Het doel van deze dienstverlening is dat op vaste tijden een boot vaart waar bedrijven hun goederen op mee kunnen geven. Daarnaast leren we van de samenwerking welk beleid en regels we moeten aanpassen om de ambitie te realiseren. Op 13 april 2022 heeft de gemeente Utrecht samen met 40 marktpartijen en andere overheidsinstellingen een intentieovereenkomst ‘Goederenvervoer over Water provincie Utrecht’ gesloten.

Onder het motto; “Varen waar het kan, rijden als het moet”. De vervolgstap is de samenwerking intensiveren. Dat hebben wij gedaan door een samenwerkings-overeenkomst te tekenen met een groot deel van de partijen eind 2022. Het doel van de overeenkomst is een (zelfstandige) uitvoeringsorganisatie op te zetten en vorm te geven aan structurele groei van goederen-stromen via het water. In afstemming met de markt kan vervolgens gericht worden bepaald welke locaties en welke voorzieningen moeten worden gerealiseerd voor een kansrijke en haalbare dienstverlening voor vervoer over water.

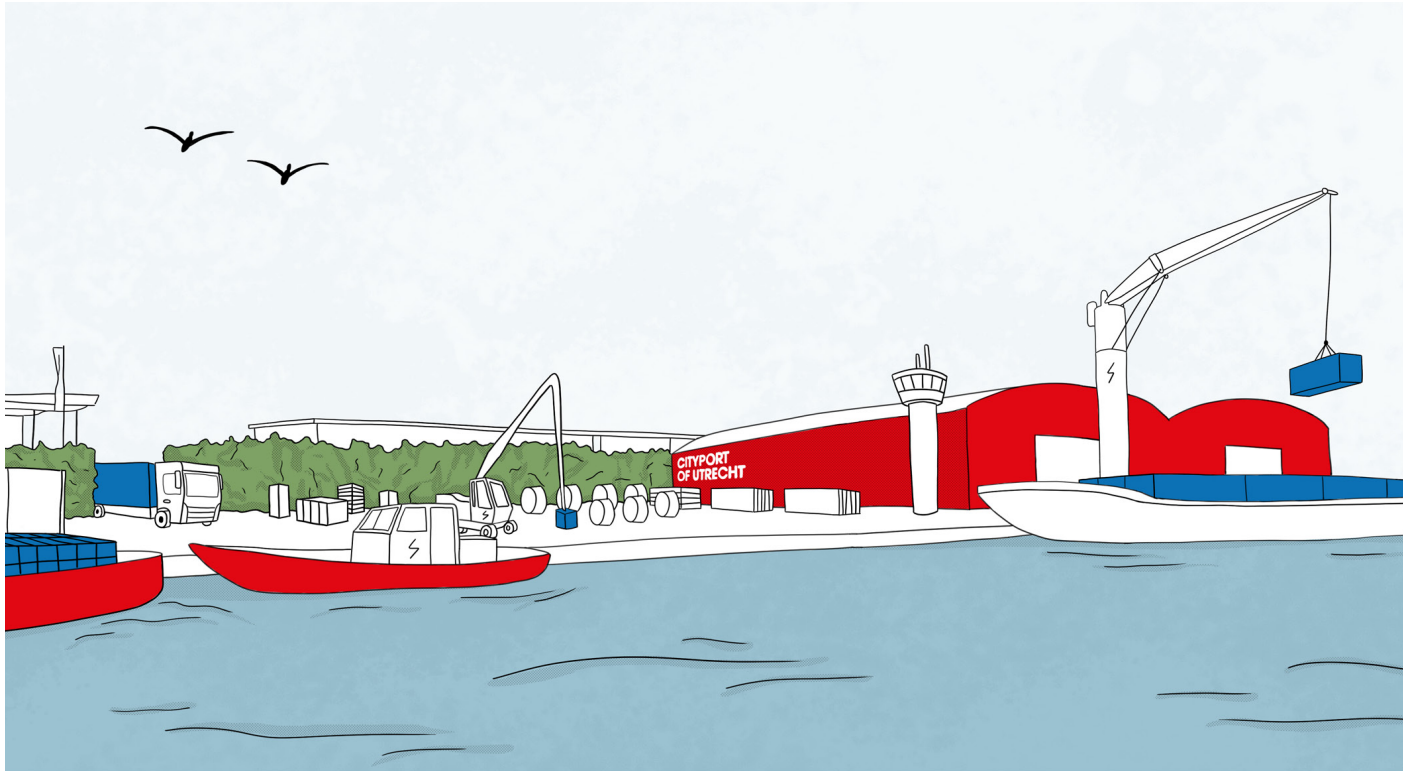
8.2 Intensiveren van het gebruik van de huidige havens als stadshub voor overslag van goederen (o.a. bouwmateriaal, afval, horeca-producten) voor verder transport over water naar stadshaltes

Goederenhubs aan het water en aan de rand van de stad zijn nodig. Daar worden de goederen van een grote boot op een kleine boot geladen of van voertuig op vaartuig. Er zijn drie havens die we beter gaan benutten als hub voor overslag van goederen vanaf grote naar kleinere boot:

1. Bedrijventerrein Lage Weide (Container Terminal Utrecht);
2. Bedrijventerrein Laagraven-Liesbosch in Nieuwegein (grondgebied gemeente Nieuwegein);
3. Hoograven-Noord, langs de Vaartsche Rijn (Stadsbedrijven, voornamelijk afval).

We gaan het gebruik van deze havens als stadshubs intensiveren op twee manieren. Ten eerste door aan te sluiten op regionale en landelijke goederentransport-routes via het water. Onder andere afval, ruwbouw materialen voor woningen en grond, weg & waterbouw (GWW) gerelateerde goederen gaan al over het water, maar stoppen niet in Utrecht. We onderzoeken met de betrokken partijen welke goederen in Utrecht kunnen stoppen en wie dat gaat uitvoeren. Ook passen we de eisen voor de gemeentelijke inkoop en aanbestedingen aan, zodat grote volumes aan goederen (bijvoorbeeld GWW projecten) via het water naar Utrecht komen.

Ten tweede door het samenbrengen van partijen om meer volume van goederen te verplaatsen naar een vaartuig. Daarnaast gaan wij ontvangers en bedrijven die aan het water zitten stimuleren en faciliteren om hun bevoorrading via het water te laten verlopen. Dit doen we nu door partijen bij elkaar te brengen en helpen om de businesscase uit te werken. Gezamenlijk zorgen we ervoor dat het aantal gebruikers van de goederenboten groeit en daarmee de kosten worden verlaagd.



Figuur 11: Impressie van toekomstige hub voor overslag van goederen vanaf grote naar kleinere boot

Een van de havens staat onder druk om (na 2030) opgeheven of verplaatst te worden in verband met woningbouw. Het is voor goederenvervoer over water belangrijk om hubs te behouden op de juiste locaties voor de toekomst. Nieuwe locaties ontwikkelen is enorm duur, waarbij ook rekening gehouden moet worden met de grote van de boten die kunnen aanmeren en het verschil in waterniveau. De huidige hubs liggen op gunstige locaties en zijn daarmee een belangrijke schakel in het goederenvervoersysteem over water.

‘**Gezamenlijk** zorgen we ervoor dat het aantal **gebruikers** van de goederenboten **groeit** en daarmee de **kosten** worden **verlaagd**’

8.3 Beleid ontwikkelen om vervoer over water te stimuleren

In 2030 wil Utrecht meer vervoer over water bij bevoorrading van bedrijven of bouwprojecten die aan het water liggen. Hiervoor gaan we meer regie pakken over de (bouw)logistiek. Bijvoorbeeld door vervoer over water te verplichten, tenzij dit niet kan. Via voorwaarden bij de uitgifte van de grond zal emissieloos vervoer over water strikter worden opgelegd voor nieuw- en verbouwlocaties naarmate 2030 dichterbij komt.
We doen pilots om meer kennis uit de praktijk te verkrijgen, waarmee we beter data gestuurd beleid kunnen ontwikkelen om goederenvervoer over water te stimuleren en waar nodig/wenselijk te verplichten.

Met de pilots onderzoeken we welke andere stadslogistieke stromen nog meer over het water kunnen, zoals bouw-, retail-, consumentenlogistiek (pakketten) en bedrijfsafval. Voordat de pilot start, maken we samen met andere overheden en marktpartijen een plan van aanpak met de betreffende marktpartij en onderzoeken we of het (financieel) haalbaar is om zijn goederen via het water te transporteren. We faciliteren en ondersteunen marktpartijen bij de aanvraag van vergunningen en ontheffingen om te mogen varen. Door het uitvoeren van de pilot en het verkrijgen van inzicht in de processen, zien we welke regels van toepassing zijn. Deze regels passen we vervolgens zo nodig aan, zodat vervoer over het water als eerste optie onderzocht gaat worden bij transporten die in de buurt van het water plaatsvinden.

8.4 Tijdelijke (mobiele) overslagpunten voor bouwlogistiek mogelijk maken

We gaan nieuwe beleidsregels maken om bij bouwprojecten die aan en nabij het water liggen, sterker te kunnen sturen op aan- en afvoeren van materiaal en materieel via het water. Om dit mogelijk te maken, zullen we locaties aanwijzen die tijdelijk gebruikt kunnen worden als overslagpunt. Het gaat hier meestal om mobiele overslagpunten en/of punten die we circulair laten bouwen (en afbreken te zijner tijd). Dit zal met name gaan gelden voor de binnenstad en nieuwe ontwikkelingen die vlak bij vaarwegen liggen.

8.5 Goederenkaart met watertransporteurs

Om goederenvervoer over water verder te stimuleren gaat Utrecht een digitale kaart maken met informatie over goederenvervoer over water. Op deze kaart staan onder andere de adressen van de watertransporteurs, de stadshaltes, hoogte van bruggen, maar ook waar elektrisch geladen kan worden of andere voorzieningen zijn voor de boten. Dit moet leiden tot meer inzicht voor marktpartijen waar het (in de toekomst) mogelijk is om te laden en lossen en een businesscase te schrijven.

8.6 Realiseren van laad- en losplaatsen (stadshaltes) voor goederenvervoer vanaf het water naar eindbestemming (o.a. bouwmateriaal, afval, horeca-producten)

Stadshaltes zijn nodig om goederen vanaf de boot/het water over te slaan naar het land en van daaruit naar de eindbestemming te brengen (over de weg). Een stadshalte is een overslagpunt van water naar land. Goederen kunnen vanaf een stadshalte snel door koeriers (vrachtfiets, kleine elektrische vrachtvoertuigen) naar de eindbestemming worden gebracht. Stadshaltes zijn zo nodig ook geschikt voor het afvoeren van huishoudelijk afval via (gespecialiseerde) schepen.

In en nabij de binnenstad zijn 10 kansrijke locaties aangemerkt voor nieuwe stadshaltes. Om deze kansrijke plekken tot stadshaltes te transformeren, gaan we een haalbaarheidsonderzoek uitvoeren. In dit onderzoek werken we de technische en economische voorwaarden uit. De locaties die haalbaar zijn gaan we realiseren.

8.7 Minimale doorvaarhoogte van (beweegbare) bruggen

Het vervoeren van grote, hoge en zware goederen via het water is sterk afhankelijk van diepgang en breedte, maar ook de bebouwing aan en over het water, zoals een brug. Deze vaste elementen zorgen voor een maximale hoogte, breedte, diepte en lengte van schepen. De komende jaren laat gemeente Utrecht meerdere bruggen bouwen om delen van de stad beter met elkaar te verbinden. Om goederenvervoer over water als goed alternatief beschikbaar te houden, zal de doorvaarthoogte een hoogte moeten hebben om gemakkelijk door te kunnen varen. Te lage bruggen zorgen voor veel minder vracht per vaart en het wachten op openen van bruggen kost veel tijd en geld. Met als gevolg dat het geen aantrekkelijk alternatief meer is. Het uitgangspunt is dat de nieuwe bruggen geen nieuwe beperkingen opleveren voor het vaarverkeer. Onderzoek moet vaststellen wat een geschikte minimale hoogte is van bruggen voor goederenvervoer, maar ook voor andere vaartuigen.

Welk Utrechts stadswater gebruik je het meest?
Ik woon aan de Veilinghavenkade en ik vind het heerlijk om zo nu en dan ‘s ochtends vroeg een aantal “baantjes” te zwemmen in de haven en daarnaast loop ik graag hard langs het Amsterdam-Rijnkanaal. Daarnaast vaar ik uiteraard voor Cityport of Utrecht geregeld door de wateren van Utrecht: rondje singels, de grachten maar natuurlijk ook over het Merwedekanaal en de Vaartsche Rijn.

Op welke manier gebruik je dit stadswater het meest?
In 2021 ben ik samen met een lokale ondernemer gestart met het initiatief Cityport of Utrecht. Mijn ambitie is om (een deel van) het goederenvervoer weer over water te laten gaan en dat uiteraard op een schone en stille wijze. Dat is mijn bijdrage aan een leefbare stad Utrecht.

Het mooie is dat deze ambitie perfect aansluit bij de ambities van de gemeente Utrecht en de lokale ondernemers. De stad Utrecht is immers gebouwd om juist het goederenvervoer over water te laten gaan. Met elektrische vaartuigen kunnen we dit nu al op een emissievrije wijze invullen.

Afgelopen periode hebben we daar mooie stappen in gezet en zijn al vele tonnen (bouw)materialen over het water aan- en afgevoerd. Hiervoor hebben we koplopers nodig. De koplopers zijn mensen die vanuit hun vak, hun passie en vanuit één visie graag dat stapje extra zetten. Mijn wijze van gebruik van het stadswater is 1 op 1 gekoppeld aan de recent getekende intentieverklaring ‘Varen waar het kan, rijden als het moet’. De gemeente Utrecht, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Provincie Utrecht en Rijkswaterstaat hebben met meer dan 40 publieke partijen de afspraak gemaakt om weer met het gezicht naar het water te gaan staan. In plaats van standaard over de weg te gaan, hebben we met elkaar de intentie uitgesproken om juist bij water gerelateerde locaties eerst de optie van water te gaan verkennen.



Wat hoop je op dit stadswater te zien over 20 jaar?
Over 20 jaar hoop ik samen met mijn kinderen door de stad, en de regio, Utrecht te fietsen en dan het water weer gebruikt te zien worden als op de foto’s van 100 jaar geleden. Uiteraard dan zonder karren en paarden, maar met elektrische voer- en vaartuigen. Ik zie overal op het water stille bootjes die de stadslogistiek verzorgen, van boodschappen, afval tot aan pakketjes en bouwmaterialen. Er is een systeem ontstaan van hubs aan de rand van de stad met de verbinding naar de provincie(s) en overslagpunten inclusief kranen in de binnenstad.

Ik zie een mix van recreatie (roeiers, kanoërs, SUPers, bootjes, woonboten) en bootjes voor goederenvervoer die harmonieus en naadloos om en langs elkaar heen varen. Want laten we eerlijk zijn: er is genoeg water voor iedereen in Utrecht en van varen en het water wordt iedereen blij!

Frank Ardesch –

medeoprichter **Cityport of Utrecht**

Ambitie 9: Stimuleren schoon en stil vervoer over water

In Utrecht geven we voorrang aan schone manieren van vervoer. Het klimaat en onze gezondheid vragen om andere keuzes. Voor voertuigen maken we de toelatingseisen van de milieuzone strenger en vanaf 2025 worden bedrijven binnen de zero-emissiezone alleen nog uitstootvrij bevoorraad. Naast voertuigen gaat dit ook gelden voor vaartuigen. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motor boten. We proberen het voor gebruikers zo makkelijk mogelijk te maken om ook voor schoon vervoer te kiezen. Voldoende laadpalen is een voorwaarde voor het invoeren van een brandstofverbod. Bijvoorbeeld met voldoende laadpalen voor elektrische boten.

9.1 Passagiersvaart (commercieel) en beroepsvaart (goederentransport) emissievrij met uitzondering voor werkschepen van aannemers en varende woonschepen

De passagiersvaart bestaat uit verhuurboten met een motor (meestal fluisterbootjes), rondvaartboten (met schipper en max 12 passagiers) en passagiersschepen (met schipper en meer dan 12 passagiers). Voor rondvaartboten en verhuurboten bestaat al vanaf 2015 gemeentelijk beleid rond emissievrij varen. Deze boten hebben inmiddels allemaal een elektrische motor. Voor passagiersschepen is de afspraak dat deze boten per november 2024 emissievrij zijn. Vanwege de coronatijd hebben de ondernemers 2.6 jaar extra gekregen om naar emissievrij te gaan. In paragraaf 2.6 staat meer over de passagiersvaart en beroepsvaart in Utrecht en het aantal vaarbewegingen.

Beroepsvaart bestaat uit de schepen van de gemeente, commerciële bedrijfsboten voor logistiek en bouw en andere goederenvervoerders. Met het Raamwerk Zero emission stadsdistributie Utrecht (ZES) uit 2017 heeft de gemeente als doel gesteld dat de bevoorrading in de binnenstad in 2025 uitstootvrij is. Op de weg geldt vanaf 2025 een nul-emissiezone voor bedrijfs- (bestel-) en vrachtwagens. Op het water zijn naar verwachting alle gemeentelijke vaartuigen in 2025 emissieloos.

Voor commerciële goederenvervoerders en bedrijfsboten voor bouwlogistiek streven wij ernaar dat die tussen 2026 en 2030 gefaseerd alle emissievrij varen. Hiertoe onderzoeken we (de haalbaarheid van) maatregelen waarbij toestemming om af te meren voor laden en lossen van goederen alleen wordt verleend aan schepen die emissievrij varen en het gebruik van overslagpunten en stadshaltes is voorbehouden aan emissievrije vaartuigen.

Een uitzondering wordt gemaakt voor werkschepen (bijvoorbeeld werkschepen voor baggeren en uitvoeren van heiwerkzaamheden vanaf het water). Het streven is om met ingang van 1 januari 2030 emissievrije werkschepen te verplichten. Met uitvoerende bedrijven en andere medeoverheden gaan we hierover het gesprek aan. Daarnaast blijven ontheffingen nodig voor grotere woonschepen op het Merwedekanaal die daar nu een ligplaats hebben, bijvoorbeeld in de Veilinghaven, en varende woonschepen.

9.2 Pleziervaart (recreatievaart)

Vanaf 1 januari 2026 emissievrij voor recreatievaartuigen met ligplaatsen buiten de landelijke motorbotenroute, vanaf 1 januari 2028 voor recreatievaartuigen met ligplaatsen binnen de motorbotenroute en vanaf 1 januari 2030 plezierboten van bezoekers (zonder ligplaats). Recreatievaartuigen zonder ligplaatsvergunning mogen vanaf 1 januari 2028 tot 1 januari 2030 binnen de stad alleen nog gebruik maken van de vaarwegen langs de landelijke motorbotenroute BRTN 9.

De pleziervaart bestaat uit recreatievaartuigen van bewoners met een ligplaats en van bezoekers zonder ligplaats (passanten). Recreatievaartuigen met een ligplaats zijn kleinere plezierboten en sloepjes waarvan in 2024 circa 70% al elektrisch vaart. Plezierboten van bezoekers zijn sloepjes die een rondje binnenstad varen en grotere motorjachten die op doorreis zijn. Deze boten hebben meestal een brandstofmotor. Zie verder paragraaf 2.6 met een beschrijving van het aantal vaarbewegingen van de pleziervaart in de stad Utrecht.

Beleid voor recreatievaartuigen met ligplaatsvergunning

Totaal zijn er circa 480 ligplaatsen voor recreatievaartuigen van bewoners met een ligplaats. Hiervan is in 2024 circa 70% elektrisch. Voor deze categorie vaartuigen met ligplaats wil de gemeente emissievrij varen invoeren in twee stappen.

1. Met ingang van 1 januari 2026 verplichten we dat alle boten met een recreatieligplaatsvergunning die buiten de landelijke motorbotenroute liggen (BRTN9) om emissievrij te zijn. Dit zijn ligplaatsen langs de oostelijke stadsbuitengracht, Biltsche Grift, Zilveren Schaats en de Leidsche Rijn (tussen Stadsbuitengracht en Amsterdamrijnkanaal) en het Merwedekanaal tussen afslag Vaartsche Rijn en sluiscomplex Oog in Al (Muntsluis). Hier liggen al kleinere boten die veelal elektrisch zijn en redelijk snel en goedkoop zijn om te bouwen met een nieuwe elektrische buitenboordmotor.

2. Met ingang van 1 januari 2028 gaat de gemeente emissievrii varen verplichten voor alle recreatievaartuigen met een ligplaatsvergunning. Langs de landelijke motorbotenroute BRTN9 geldt een overgangsregeling van twee jaar. Dit betreft recreatieligplaatsen langs de Vaartsche Rijn en de Vecht (zie figuur 12). Op deze doorgaande route mogen in 2026 en 2027 nog recreatievaartuigen met een brandstofmotor liggen. Recreatievaartuigen met ligplaats en een brandstofmotor die nu buiten de BRTN 9 route liggen moeten deze dus vanaf 2026 verplaatsen naar een ligplaats langs de Vaartsche Rijn en Vecht.

Een uitzondering wordt gemaakt voor historische schepen met een ligplaats (niet commercieel). Deze schepen hebben een erfgoedwaarde. Voor een deel van deze schepen geldt als voorwaarde dat zij zijn opgenomen in het register Varend Erfgoed Nederland. Dit register wordt beheerd door de Federatie Varend Erfgoed Nederland (www.fven.nl).

Beleid recreatievaartuigen zonder ligplaatsvergunning

Daarnaast is er een grote groep recreatievaartuigen van bezoekers zonder ligplaats (passanten). Dit zijn veelal sloepjes die in een paar uur een rondje binnenstad varen. Het betreft ook motorjachten waar overnachting op mogelijk is. Het merendeel heeft een brandstofmotor en maakt gebruik van de landelijke motorbootroute BRTN 9. De ambitie van de gemeente is om met ingang van 2030 voor deze hele groep emissievrij varen te verplichten.
Dit is in lijn met de ambitie van het college om in 2030 een volledig emissievrije zone in te voeren voor alle voer tuigen in de binnenstad. De ambitie is om dit dus ook te laten gelden voor vaartuigen. De gemeente gaat in gesprek met de partners van BRTN 9 (provincies, water schappen, RWS, gemeentes en belangenorganisaties) om deze ambitie te realiseren. Eenzijdig optreden van de gemeente kan leiden dat recreanten de BRTN 9 route vermijden. Dit is ongewenst voor alle partijen. Recreatie vaartuigen varen dan om de stad Utrecht heen door niet over de Vecht te varen maar gebruik te maken van het Amsterdams Rijnkanaal.

Vanaf 1 januari 2028 tot 1 januari 2030 mogen recreatie-vaartuigen zonder ligplaatsvergunning binnen de stad alleen nog gebruik maken van de vaarwegen langs de landelijke motor botenroute BRTN 9 (zie figuur 12).

Voor evenementen zoals bijvoorbeeld de Canal Pride wil de gemeente ook dat er met emissievrije vaartuigen wordt gevaren. De praktijk is nu dat er oude vervuilende vaartuigen uit Amsterdam ingezet worden in Utrecht.

Bij komende vergunningaanvragen zal in overleg met de organisatiecomités van evenementen worden besproken of dat de komende jaren stapsgewijs kan worden ingevoerd. Voor evenementen geldt ook dat vaartuigen met ingang van 2030 emissievrij zijn.

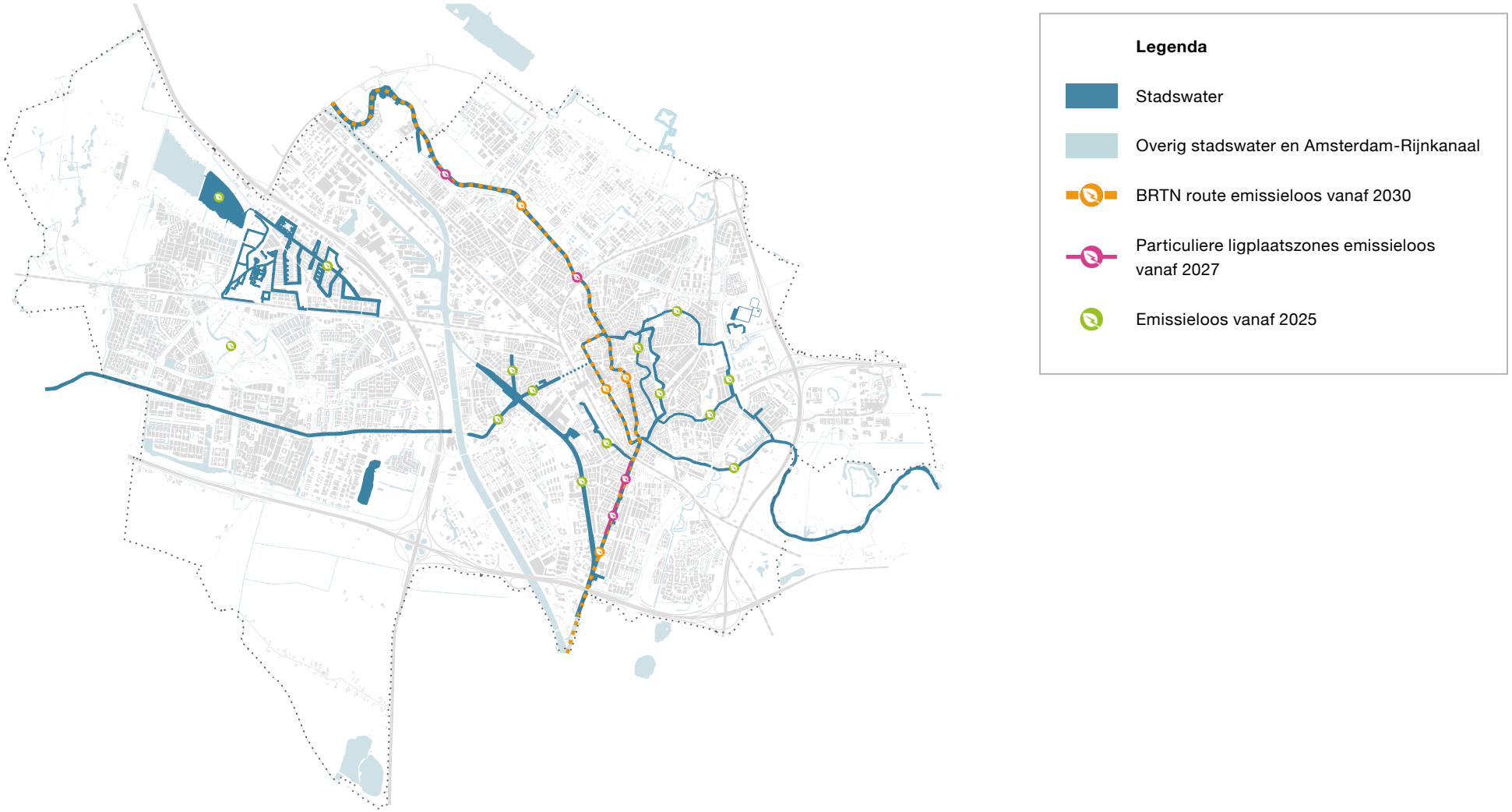
In onderstaande tabel staat puntsgewijs wanneer voor welke categorie is aangekondigd dat emissievrij varen wordt ingevoerd en met welke ingangsdatum.

In figuur 12 staan de verschillende stadswateren en vanaf welk jaar emissievrij varen verplicht wordt.

Tabel 9: overzicht wanneer emissievrij varen voor verschillende motorvaartuigen is aangekondigd en wordt ingevoerd

Categorie	Uitzondering	Gewenste uitbreiding	Maximaal (limiet)
Rondvaartboten en verhuurbootjes	Geen	Augustus 2015	September 2015
Passagiersschepn	Geen	2016 2021 aankondiging uitstel vanwege corona	1 november 2024
Beroepsvaarten (bedrijfsboten, goederenvervoeders)	Werkschepen en varende woonschepen	2017	gefaseerd tussen 2026 - 2030
Recreatievaartuigen met ligplaats in Utrecht	Doorgaande motorbotenroute (BRTN-9)	2022 (bij start inspraak Beleidsnota Stadswater) *Formule besluitvorming na vaststelling beleidsnota*	1 januari 2026
	Geen	*2022 (bij start inspraak Beleidsnota stadswater)* *Formele besluitvorming na vaststelling beleidsnota*	1 januari 2028
Recreatievaartuigen zonder ligplaats (bezoekers)	Doorgaande motorbotenroute (BRTN-9)	2022 (bij start inspraak) *Formule besluitvorming na vaststelling beleidsnota*	1 januari 2028
Alle motorvaartuigen	Emissievrij gehele stad Uitzonderingen blijvend: varende woonschepen en historische schepen met een ligplaats (niet commercieel)	2022 (bij start inspraak) *Formule besluitvorming na vaststelling beleidsnota*	1 januari 2030

Themakaart – Emissieloos varen



Figuur 12: overzichtskaart vanaf welk jaar emissievrij varen verplicht is voor verschillende stadswateren



3.5 Regels, handhaving en veiligheid

Ambitie 10: Bevorderen van goed en veilig vaargedrag

Best veel mensen kennen de vaarregels niet of houden zich er niet aan. Vooral bij huurders van bootjes, kano's en SUPpers lijkt dit het geval te zijn. Soms is voor gebruikers niet duidelijk wat de regels van de gemeente zijn. De gemeente wil met onderstaande verbetermogelijkheden goed en veilig vaargedrag bevorderen en duidelijker maken wat wel en niet kan.

10.1 Betere voorlichting/instructies over vaarregels en vaargedrag van verhuurbedrijven aan huurders

Het is belangrijk dat huurders van vaartuigen goede instructie krijgen over de vaarregels en het vaargedrag van verhuurbedrijven en de gemeente. Eventueel kan dit door het ondertekenen van een document. De gemeente monitort jaarlijks op het aantal incidenten op het water. Eventuele klachten kunnen gemeld worden via www.utrecht.nl/meldingen. Op deze manier houden we vinger aan de pols.

10.2 Vaarkaart uitbreiden met regels voor vaargedrag

Voor de binnenstad is er een vaarkaart. Deze zal de gemeente uitbreiden met regels voor goed vaargedrag. Deze vaarkaart met vaarregels wordt naar ligplaats-houders gestuurd, uitgedeeld bij de sluis en door verhuurbedrijven uitgedeeld zodat schippers op de hoogte zijn.



Beleef de stadswater Utrecht

10.3 Voorlichting en communicatie wat er mag per plek

Er liggen kansen voor verschillende manieren van voorlichting en communicatie over goed en veilig vaargedrag. De gewenste focus ligt op positieve communicatie en bewustwording. Een aantal mogelijke communicatie- en voorlichtingsacties om goed en veilig vaargedrag te stimuleren:

- ✓ Een fysieke campagne aan de start van het vaarseizoen, met de nadruk tijdens de zomermaanden op drukke vaarroutes om schippers bewust te maken van de mogelijke overlast die zij veroorzaken en de regels van goed en veilig vaargedrag onder de aandacht te brengen.
- ✓ Collega's van de Havendienst delen ter plekke complimenten en tips uit aan schippers.

10.4 Voorlichting op borden 4,5 km per uur

Om mensen bewuster te maken van de maximaal toegestane vaarsnelheid overwegen we een aantal voorlichtingsborden te plaatsen op strategische locaties. Er staan al borden met de toegestane snelheid als je de stad binnenkomt.

10.5 Minimale vaarwegbreedtes van al het stadswater opnemen in de Havenatlas

De gemeente gaat voor alle stadswateren de minimale vaarwegbreedtes opnemen in de Havenatlas. Voor de Vecht heeft het waterschap AGV al een minimale vaarwegbreedte van 17 meter opgenomen. Dit neemt de gemeente over en gaat dit ook bepalen voor de andere stadswateren. Zo willen we voor het Merwedekanaal de minimale breedte van 25 meter opnemen zoals is afgesproken in het roeiconvenant. Op deze wijze kunnen we beter nieuwe vergunningen beoordelen voor aanlegplekken, steigers, doorgang van bruggen.

10.6 Aanscherpen regels voor evenementen op water

Afgelopen jaar krijgt de gemeente meer vergunnings-aanvragen binnen voor evenementen op het stadswater. Het verzoek van de initiatiefnemer is vaak om een bepaalde waterweg tijdelijk af te sluiten voor ander vaarverkeer. Een deel van de gracht is dan bijvoorbeeld voor een middag alleen beschikbaar voor publiek van het evenement en niet voor andere vaartuigen. De gemeente hanteert als uitgangspunt dat het stadswater zoveel mogelijk openbaar toegankelijk blijft en het vaarverkeer niet volledig wordt gestremd voor een evenement. Totale tijdelijke afsluiting van het vaarwater wordt zoveel mogelijk beperkt tot uitzonderlijke, grote evenementen, zoals de Canal Pride.

10.7 Westelijke stadsbuitengracht aanwijzen voor schaatsen (vaarverbod aanwijzen)

Bij ijsvorming volgt de gemeente het beleid en de draaiboeken van waterschappen en Rijkswaterstaat. Bij voldoende vorst dient het waterpeil op schaatsroutes zo constant mogelijk te worden gehouden om een betrouwbare ijsvloer te krijgen. Waterschap en Rijkswaterstaat zijn verantwoordelijk voor het peilbeheer en zorgen met gemalen, stuwen en inlaten voor de juiste waterstand in de sloten, kanalen en plassen. De gemeente wordt als vaarwegbeheerder betrokken door de waterbeheerders. Het varen verbieden draagt ook bij aan een goede ijsbaan. De gemeente kiest ervoor, zodra het vooruitzicht op schaatspret zich voordoet, de westelijke stadsbuitengracht af te zetten voor boten om te varen. Hiermee zitten we de rondvaart niet in de weg omdat deze op de Oudegracht en oostelijke Stadsbuitengracht vaart. In de winter van 2021 is dit ook gedaan en goed bevallen.

Ambitie 11: Verminderen overlast vanaf het water en vanaf de oever bij drukbezochte zwemlocaties
Utrecht heeft een van de mooiste oude binnensteden in Europa. In de binnenstad moet levendigheid samengaan met rust. Dat maakt de stad leefbaar. Deze balans tussen levendigheid en rust geldt ook op het stadswater. Afgelopen 3 jaar zijn er 3 keer meer meldingen rond overlast op het water bij de gemeente binnengekomen. Dit zijn voornamelijk mensen die op of aan het water wonen. We overwegen, na een zorgvuldige toetsing op -juridische- haalbaarheid en uitvoerbaarheid de volgende voorstellen om overlast vanaf het water te verminderen.

11.1 Verbod op specifieke snelle vaartuigen, zoals jetski's, voor alle stadswateren
Het voorstel is om snelle vaartuigen zoals jetski's te verbieden, omdat ze niet passen in een leefbare stad. Een gracht of kanaal in de stad is geen geschikte plek om met een jetski te varen. Op een zomerdag komt dit wel eens voor. De gemeente heeft hier afgelopen vaarseizoen meerdere klachten over gehad. Het is toegestaan als de jetski's zich maar houden aan de maximale snelheid van 4,5 km per uur. Een jetski is alleen gemaakt om snelheid mee te maken, niet om met een (maximale) snelheid van 4,5 km per uur mee te varen. Daarom is het voorstel om specifieke snelle vaartuigen zoals jetski's te verbieden voor alle stadswateren. Dit wil de gemeente regelen op basis van de Scheepvaartverkeerswet.

11.2 Het invoeren een vaarverbod voor de nacht (23.00 uur - 7.00 uur)
Om de rust voor bewoners aan het water te bevorderen en overlast te beperken, onderzoeken we de haalbaarheid van het instellen van een tijdslimiet voor vaartuigen. Uit de enquête en stadsgesprekken blijkt dat een groot deel van de geluidsoverlast afkomstig is van (personen op) vaartuigen. Uitgangspunt is dat deze maatregel gaat gelden voor alle stadswateren. We overwegen een uitzondering voor goederenvervoer.

11.3 Proef BOA's die toezicht houden vanaf een boot in plaats van vanaf de waterkant
In 2022 is de gemeente een pilot gestart om tijdens drukke zomerdagen toezicht te houden vanaf het water. Tot nu toe hielden we toezicht vanaf de kant. Dit is een samenwerking tussen de medewerkers Havendienst en Toezicht en Handhaving. Vanaf een boot kunnen de BOA's overtreders gemakkelijker aanspreken. Daarmee wil de gemeente overlast voorkomen en ervoor zorgen dat iedereen het plezierig heeft op en rondom het water. De eerste bevindingen zijn positief. Toezicht vanaf het water is een stuk effectiever. De gemeente wil deze werkwijze de komende jaren continueren.

11.4 Verbod op versterkte muziek vanaf vaartuigen
Op bewoonde delen van de vaarroutes in Utrecht (vooral langs de Oudegracht) staan de huizen erg dicht op het water. Ook liggen er woonboten op de Vaartsche Rijn, Vecht, Merwedekanaal, Kromme Rijn, Leidsche Rijn en Terwijde. Het water weerkaatst het geluid vanaf boten en werkt als een soort klankkast. Versterkte muziek zorgt voor een nog groter effect van deze klankkast.

Nu staat in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente dat versterkt geluid niet mag als het leidt tot overlast naar anderen. In de praktijk blijkt deze regel niet goed te handhaven. Het is namelijk niet objectief vast te stellen wat overlast voor anderen inhoudt. Het voorstel van bewoners in de binnenstad is om een verbod op versterkt geluid in te voeren. De regel moet in beginsel gaan gelden voor alle stadswateren en niet alleen voor de binnenstad. Anders verplaatst het probleem zich naar andere stadswateren. Zo geldt voor Amsterdam deze regel alleen voor de binnenstad en is er nu extra veel geluidsoverlast op de Amstel waar deze regel niet geldt.

11.5 Maatregelen om de overlast voor direct omwonenden bij drukbezochte zwemlocaties zoals Muntsluis en Veilinghaven te verminderen

De toenemende overlast bij drukbezochte zwemlocaties zoals bij Muntsluis en Veilinghaven is voor de gemeente aanleiding voor nader onderzoek (zie paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1). Er ligt een opgave om verspreid over de stad voldoende buitenzwemplekken te hebben. De gemeente vindt dat het gebruik van stadswater niet ten koste mag gaan van de woon en leefbaarheid voor bewoners op en langs het water.

Uit het nader onderzoek moet blijken welke maatregelen effectief (technisch uitvoerbaar en betaalbaar) zijn en worden gedragen door de buurt. Mogelijke maatregelen zijn een verbod op versterkte muziek bij zwemplekken (dus niet alleen vanaf het water maar ook op de oever), dagelijks toezicht op warme dagen, het aanbrengen van struiken en andere begroeiing om het aantal recreatie plekken op de oever te beperken en een mogelijk alcoholverbod (mede in relatie tot opvangcentrum Noiz).



Foto: proef toezicht houden vanaf het water



Robin van Essen –

bewoner **Twijnstraat** aan **de Werf**

Welk Utrechts stadswater gebruik je het meest?
De Oudegracht. Ik vond de Twijnstraat aan de Werf altijd al een van de mooiste plekjes van de stad. Toen ik vroeger uitging met vrienden zei ik altijd: “Hier ga ik later wonen.” In 1998 stond er een woning te koop en ben ik een aantal dagen op onderzoek uitgegaan. Wat gebeurt er hier allemaal op het water en in de buurt? Uiteindelijk heb ik besloten het huis te kopen en woon ik al 24 jaar met veel plezier aan de Oudegracht.

Op welke manier gebruik je dit stadswater het meest?
Ik kijk er op uit vanaf mijn woonkamer en als ik mijn huis uitstap is het iets meer dan 2 meter tot aan de Oudegracht. Het is dus een onderdeel van mijn woonomgeving. Ook vaar ik graag op de Oudegracht.

De laatste jaren zie ik dat er “verpretparkisering” van de Utrechtse binnenstad ontstaat. Er zijn 4 toeristische slaapplekken in de werfkelders tegenover mijn huis gekomen. In het begin met picknickbanken en loungeplekken voor de deur. Het duurde erg lang om met de gemeente het proces te doorlopen om dat weer terug te draaien, uiteindelijk lukte het. Ook wordt er steeds meer op de gracht gevaren. Dat is soms best leuk en levendig, maar de gracht groeit niet mee. Van sommige groepen heb je wat meer last, denk aan studenten in een opblaasbootje met stereo, verhuurbootjes met vrijgezellenfeestjes die karaoke doen, te hard varende waterscooters en groepjes suppende mensen met een geluidsboxje voor op de sup. Ondanks dat ik nog steeds heel blij ben met mijn plekje ervaar ik daarvan ook nadelen, zoals geluidsoverlast en wildplassen.

Wat hoop je op dit stadswater te zien over 20 jaar?
Ik weet niet zeker of ik hier zelf over 20 jaar nog woon, maar ik hoop dat de Oudegracht nog steeds een levendige plek is. Dat hoort bij deze plek. Het zou mooi zijn als de levendigheid dan beheersbaar is, bijvoorbeeld door eenrichtingsverkeer in te stellen. Er ligt een rol voor de gemeente en verhuurders van bootjes om bezoekers bewust te maken van de overlast die bewoners ervaren en dat bezoekers daar rekening mee houden. Ook kan er op het water worden gehandhaafd op excessen en dat er een limiet komt aan het aantal verhuurbootjes. Ik hoop dat de grachten schoon zijn van afval en dat de werven groen en opgeruimd blijven, zodat het er zowel voor bezoeker als bewoner goed toeven is.

Ambitie 12: Aanpakken van nautische knelpunten op het water

In de stad Utrecht zijn plekken waar vaartuigen en soms zwemmers elkaar in de weg zitten en ongewenste situaties kunnen ontstaan. De verwachting is dat het vaarverkeer de komende jaren verder toeneemt. Om gevaarlijke situaties en ongelukken in de toekomst te voorkomen zet de gemeente in op de volgende verbetermogelijkheden.

12.1 Uitbreiden tellingen en verkeersmodel binnenstad naar Merwedekanaal

Om mogelijke verkeersmaatregelen op het Merwedekanaal beter te beoordelen is nader onderzoek nodig. In 2022 hebben we het meetnetwerk uitgebreid met een meetlocatie bij de Muntbrug. Daarnaast blijven we monitoren op de huidige plekken. We willen voor het Merwedekanaal weten wat het huidig aantal vaarbewegingen en incidenten is (nulmeting). Daarna kunnen we met het verkeersmodel beter voorspellen wat we verwachten voor de toekomst door nieuwbouw bij Merwedekanaalzone en het doortrekken van de Leidsche Rijn naar de binnenstad. Welke activiteiten zijn goed verenigbaar en welke niet, wat is de verwachte effectiviteit van een remmingswerk (zie verbetermogelijkheid 12.5) en venstertijden? De gemeente zal met de roeiverenigingen nadere afspraken over het beste tijdstip om vaarbewegingen en incidenten bij de Muntbrug te tellen. Bij nieuwe knelpunten op Merwede kanaal of Muntbrug kunnen we indien nodig bijsturen en aanvullende maatregelen nemen.

12.2 Eenrichtingsverkeer Oudegracht instellen van Noord naar Zuid

De meeste vaartuigen varen in de binnenstad van Utrecht op de stadsbuitengrachten en singels. Tijdens een warme zomerdag tellen we op drukke punten langs de Oudegracht gemiddeld 1.000 vaartuigen. Afgelopen 3 jaar zagen we een verdubbeling van het totaal aantal vaarbewegingen. De groep met kano's en SUPs is het meest gestegen. Een stijging van 50% meer vaartuigen tijdens drukke zomerdagen kunnen we opvangen. Daarboven zal het vaarverkeer als eerste knellen nabij de Stadshuisbrug en het kruispunt bij het Ledig Erf. Uit het verkeersonderzoek blijkt het instellen van eenrichtingsverkeer op de Oudegracht gedurende de drukste periode van het jaar de meest effectieve maatregel om de vaarcapaciteit in de binnenstad te vergroten. De wachtrij met vaartuigen ten noorden bij de Stadshuisbrug neemt met 25% af. Door deze maatregel hoef je bij de Stadhuisbrug dus minder lang te wachten en kunnen vaartuigen elkaar veiliger passeren bij drukte.

Met het instellen van eenrichtingsverkeer op de Oudegracht heeft de gemeente al ervaring. Iedere Koningsdag geldt namelijk tijdelijk eenrichtingsverkeer van Noord naar Zuid om drukte op het water te beheersen. Dat werkt in de praktijk goed. Ook op de Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompetorengracht geldt van Zuid naar Noord al eenrichtingsverkeer. In deze gracht mogen alleen spierkracht aangedreven vaartuigen varen. Motorboten kunnen de kwetsbare kademuren beschadigen vanwege wervelingen die ontstaan door een snel ronddraaiende schroef.

Voor het invoeren van eenrichtingsverkeer zijn aan beide kanten van de Stadshuisbrug verkeerslichten nodig voor het veilig passeren van hogere jachten met een doorvaarthoogte tussen de 2,5 en 3,2 meter. Deze boten kunnen in beide richtingen alleen over de Oudegracht varen, omdat de bruggen over de stadssingels te laag zijn. Het enige alternatief is varen over het Amsterdam--Rijnkanaal. Rijkswaterstaat ontmoedigt dit, omdat het negatief is voor de veiligheid op het Amsterdam-Rijnkanaal. Het gaat hier om een beperkt aantal boten. Ook zullen er ontheffingen moeten komen voor werk en bevoorradingsschepen. Deze schepen moeten voor hun werkzaamheden beide richtingen op kunnen varen. Ook hier gaat het om een beperkt aantal schepen.

Het verkeerslicht ten noorden van de Stadhuisbrug zal standaard op groen staan en dat ten zuiden standaard op rood. Het merendeel van de vaartuigen kan dan zonder tegenliggers vlot en veilig van Noord naar Zuid varen. De hogere jachten en werkschepen moeten aan de zuidzijde van de brug op een knop drukken en wachten tot zij groen licht krijgen om zonder tegenliggers van Zuid naar Noord te varen.

De gemeente wil het eenrichtingsverkeer op de Oudegracht de komende jaren echter nog niet invoeren. We hebben berekend dat er vooral een knelpunt ontstaat bij de Stadshuisbrug bij een toename van 50% meer boten op een drukke zomerdag. Op dit punt zitten we nu nog niet en we verwachten niet dat we de komende jaren die toename al bereiken.

De gemeente houdt de mogelijkheid om in de toekomst eenrichtingsverkeer op de Oudegracht in te stellen nadrukkelijk wel open. In eerste instantie denken we daarbij aan de periode van juni t/m augustus. De komende jaren houden we met tellingen

'De **gemeente** gaat door met het **tellen** van het aantal **vaarbewegingen** en **breidt het verkeers-model** voor boten **uit**'

‘De **gemeente** wil **gevaarlijke situaties** en **ongelukken** in de toekomst **voorkomen**’

en metingen de vinger aan de pols en blijven we het aantal vaarbewegingen en incidenten op de Oudegracht monitoren. Mochten er, na instelling van het eenrichtingsverkeer gedurende een beperkt aantal maanden, nieuwe knelpunten op het water ontstaan dan is het denkbaar dat we de periode uitbreiden, bijvoorbeeld naar mei t/m september.

12.3 Alternatieve locatie zoeken voor 13 waterfietsen op Oudegracht

Voor een vlotte en veilige doorstroom van vaar verkeer geldt in principe een afmeerverbod langs de Oudegracht, behalve voor een aantal op en afstapplekken voor rondvaartboten en passagier-sschepen. Verder is een uitzondering gemaakt voor de verhuurlocatie langs de Oudegracht van 13 waterfietsen ten noorden van de Stadshuisbrug die van april tot en met oktober in het water liggen. Deze waterfietsen liggen op het drukste punt in de stad qua vaarverkeer waardoor weinig ruimte is om voor elkaar te wijken. Daarnaast worden de werven in dit rak door gemeente hersteld en is er tijdens bouw een beperkte doorgang voor vaartuigen. De gemeente gaat samen met de exploitant op zoek naar een alternatieve locatie.

12.4 Bruggen over het Merwedekanaal zo maken dat het voor zwemmers moeilijk wordt om van de brug in het water te springen

Het springen van bruggen is gevaarlijk en strikt verboden. Bij de bestaande bruggen over het Merwedekanaal staan daarom ook verbodsborden. Om het fysiek onmogelijk te maken worden bij bruggen vaak netten gespannen over grotere wateren zoals bij het AmsterdamRijnkanaal. Dit is niet uitvoerbaar voor het Merwedekanaal. De bruggen zijn daar kleiner en moeten open kunnen. Je zou vervelend wegdek voor blote voeten kunnen maken. Dit is nu opgenomen

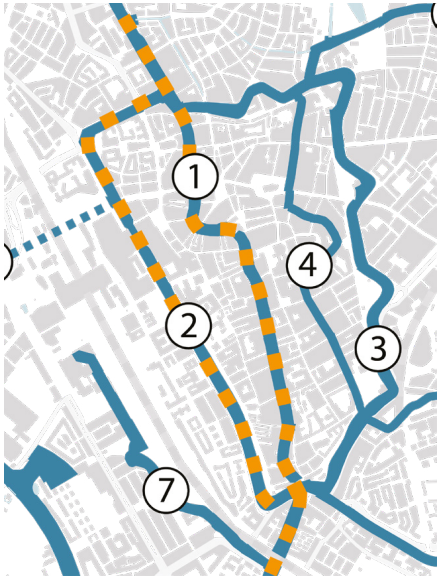
in het programma van eisen voor nieuwe fiets en voetgangersbruggen over het Merwedekanaal. Als het effectief blijkt willen we dit ook op bestaande bruggen toepassen. Het is nu vooral makkelijk om van de Muntbrug en de Abeltasmanbrug van de brug in het water te springen.

12.5 Remmingswerk ter hoogte van Munt waar de Leidsche Rijn aansluit op het Merwedekanaal

Met motie M56/2021 onder de arm ging de gemeente in gesprek met de roeiverenigingen en woonbootbewoners over de veiligheid op het water bij de Muntbrug.
De motie heeft als doel om tot een concrete oplossing te komen om de veiligheid bij de Muntbrug en op het Merwedekanaal te waarborgen. Achter de Muntbrug keren de roeiers met hun boot om vervolgens terug te roeien over het Merwedekanaal. Voor de Muntbrug minderen roeiers al vaart omdat de brug met een doorvaarthoogte van 1 meter laag is. Ook zwemmen mensen regelmatig in de Leidsche Rijn bij de steiger naast de Abel Tasmanbrug. Naar verwachting zullen er vanaf 2028 meer boten op deze kruising varen omdat de Leidsche Rijn wordt doorgetrokken naar de binnenstad. Om de boten van het Merwedekanaal en de Leidsche Rijn goed te geleiden wordt gedacht om een remmingswerk bij de Abel Tasmanbrug te maken. Hiermee voorkomen we dat boten met hoge snelheid een korte, snelle bocht nemen naar het Merwedekanaal en mogelijk in botsing komen met een roeiboot of een zwemmer. Over de exacte locatie en vormgeving van het remmingswerk vindt afstemming plaats tussen de gemeente, roeiers en woonbootbewoners.
Het remmingswerk mag voor kinderen niet aantrekkelijk worden om vanaf te springen. Net zoals bij bruggen is dat gevaarlijk en om die reden strikt verboden.

Waterkaart

uitsnede binnenstad



Legenda

- Stadswater (zwem- en/of vaarwater)
- Overig stadswater en Amsterdam-Rijnkanaal
- Landelijke motorbotenroute BRTN-9
- 1 Oudegracht
- 2 Stadsbuitengracht-west
- 3 Stadsbuitengracht-oost
- 4 (Kromme) Nieuwegracht, Drift en Plompentorengracht
- 7 Kruisvaart

Bestaand groen langs het water

uitsnede binnenstad



Legenda

- Stadswater (zwem- en/of vaarwater)
- Overig stadswater en Amsterdam-Rijnkanaal
- Groen verbonden met water
- Wandelroute
- Ecologisch beheerde elementen
- Oevers zonder verharding/beschoeiing

Huidige vaarroutes en zwemplekken

uitsnede binnenstad

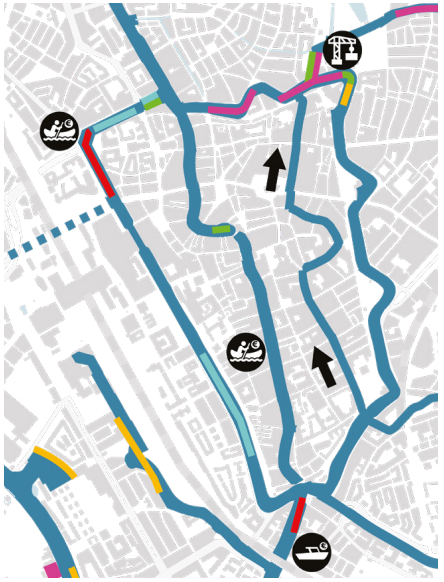


Legenda

- Stadswater (zwem- en/of vaarwater)
- Overig stadswater en Amsterdam-Rijnkanaal
- Landelijke motorbotenroute BRTN-9
- Kanoroute
- Roeiroute
- Rondje binnenstad
- Goederenroute over water
- Niet-officiële zwemplek
- Spierkracht gedreven

Bestaande functies

uitsnede binnenstad

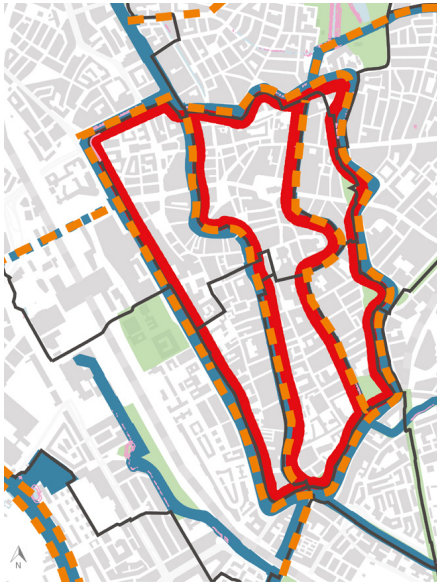


Legenda

- Stadswater (zwem- en/of vaarwater)
- Overig stadswater en Amsterdam-Rijnkanaal
- Laad- en losplek
- Verhuurbedrijf kano's/SUPs
- Locatie verhuurboten
- Ligplaats woonboten
- Ligplaats particulieren
- Ligplaats commerciële vaartuigen
- Passantenligplaats
- Aanmeerplek voor korte duur
- Eenrichtingsverkeer

Themakaart – Kansen voor groen in en bij het water

uitsnede binnenstad



Legenda

- Stadswater (zwem- en/of vaarwater)
- Overig stadswater en Amsterdam-Rijnkanaal
- Groen verbonden met water
- Nieuwe groen-blauwe verbindingen
- Wandelroute
- Kansen voor natuurvriendelijke oever
- Zoekgebied voor nieuwe vestigingsplaatsen waterplanten

Themakaart – Varen

uitsnede binnenstad



Legenda

- Stadswater (zwem- en/of vaarwater)
- Overig stadswater en Amsterdam-Rijnkanaal
- Zoeklocatie laad- en losplek (stadshalte)
- Invoeren emissieloos varen
- Kansrijke locatie verhuurbedrijf boten
- Nieuwe ligplaatszones recreatieve vaartuigen
- Invoeren eenrichtingsverkeer

Themakaart – Recreatie en sport

uitsnede binnenstad



Legenda

- Stadswater (zwem- en/of vaarwater)
- Overig stadswater en Amsterdam-Rijnkanaal
- Mogelijk officiële zwemplek (nader te onderzoeken)
- Kansrijke in-/uitstapplek kano



4

Monitoren, sturen en verantwoorden

4.1 Indicatoren

Voor een eenduidige monitoring en verantwoording is voor de belangrijkste beleidsdoelstellingen uit deze beleidsnota een effectindicator opgesteld. De doelstelling ‘Het stadswater is toegankelijker voor bewoners’ gaan we volgen in de begrotingscyclus. De andere doelstellingen volgen we in de beleidscyclus. De doelstellingen en indicatoren staan in tabel 10.

Ook andere programma’s dragen bij aan de realisatie van de beleidsdoelstellingen uit deze beleidsnota. De monitoring en verantwoording daarvan gebeurt vanuit die programma’s en bijbehorende beleidsnota’s.

* Wij hebben het voornemen in 2028 de enquête te herhalen zoals wij die in 2021 hebben gehouden (zie paragraaf ‘Wensen gebruikers’). Hiermee krijgen we inzicht in hoe het gebruik en de mening over de situatie op het stadswater zich ontwikkelt. In 2028 zijn diverse verbetermogelijkheden gerealiseerd, in uitvoering en/of aangekondigd.

* De ontwikkelingen op het gebied van -door bewoners- ervaren hinder en overlast op het water en aan de waterkant (steigers) en de beoogde en gerealiseerde inspanningen van toezicht en handhaving op en nabij het water zijn onderdeel van het jaarlijkse Handhavingsprogramma en -verslag.

Tabel 10: Indicatoren

Doelstelling	Effectindicator	0-meting	Meting 1	Meting 2	Begroting
Het stadswater is toegankelijker voor inwoners	Percentage inwoners dat gebruik maakt van het water, onderscheidend in gebruik naar: • Wandelen • Varen • Zwemmen	2025	2027	2029 (tweejaarlijks)	Ja
Meer plekken waar mensen veilig kunnen zwemmen in en verblijven aan buitenwater	Aantal vierkante meters officieel zwemwater per inwoner	2025	2026	2028 (tweejaarlijks)	Nee
Eerlijke verdeling van schaarse ruimte om op te varen	Percentage gegronde bezwaren op totaal aantal beschikte vergunningaanvragen en omzettingsbesluiten (ligplaats en exploitatievergunning) = streefwaarde ≤ 1%	2026	2027	2028 (jaarlijks)	Nee
Eerlijke verdeling van schaarse ruimte om op te varen	Wachttijd vergunning ligplaats recreatievaartuig bewoners	14 jaar (2024)	2025	2026 (jaarlijks)	Nee
Eerlijke verdeling van schaarse ruimte om op te varen	Aantal initiatieven voor gedeeld, niet commercieel gebruik van recreatievaartuigen	0 (2024)	2025	2026 (jaarlijks)	Nee
Eerlijke verdeling van schaarse ruimte om op te varen (spreiding van activiteiten)	Aantal op- en afstapplaatsen voor verhuur- en rondvaartboten en passagiersschepen	8 (2024)	2026	2027 (jaarlijks)	Nee
Eerlijke verdeling van schaarse ruimte om op te varen (middels heffen Brug-, schut en havengelden)	Percentage kostendekkendheid Verordening Brug-, schut- en havengelden	62% (2023)	2025	2026 (jaarlijks)	Nee
Stimuleren schoon en stil vervoer over water	Percentage emissievrije recreatievaartuigen met een ligplaatsvergunningen = streefwaarde: 100% in 2028	73% (2023)	2024	2025 (jaarlijks)	Nee

4.2 Risico's

Bij de uitwerking en uitvoering van de ambities, doelstellingen en verbetermogelijkheden van deze beleidsnota's kan zich een aantal risico's voordoen, die gevolgen hebben voor de voortgang en verwezenlijk ervan en mogelijk het bereiken van de doelstellingen in de weg staan. Voor elk risico beschrijven we een maatregel die eventuele nadelige beïnvloeding -zo veel mogelijk- tegengaat.

Tabel 11: Risico's

Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregel
Verdichting van de stad De groeiende stad leidt tot druk op de beschikbare openbare ruimte en fysieke leefomgeving. Het vinden van locaties om te bewegen, ontspannen, sporten, zwemmen en varen, met oog voor een goed evenwicht tussen leefbaarheid en levendigheid op de locatie, wordt lastiger.	De ambities in deze beleidsnota dragen bij aan de aantrekkelijkheid van Utrecht als plek om te wonen en aan de gezondheid en het welbevinden van haar inwoners, flora en fauna. Dit zijn belangrijke uitgangspunten bij iedere (gebieds)ontwikkeling in Utrecht.	Bij het maken van locatiekeuzes zullen we bewoners uit de nabije omgeving vroegtijdig betrekken.
Juridisering De omzetting van ligplaatsvergunningen van onbepaalde naar bepaalde tijd (overgangstermijn), de uitgifte van vergunningen middels een verdelingssystematiek en een maximum aan het aantal uit te geven vergunningen leidt, vanwege de mogelijk grote gevolgen voor de bedrijfsvoering van ondernemers, in potentie tot (een toename van) juridische procedures.	Juridische procedures kunnen de voortgang in de eerlijke verdeling van schaarse ruimte om op te varen belemmeren en ten koste gaan van ambtelijke capaciteit.	Bij het bepalen van de overgangstermijn en de verdelings-systematiek voor de uitgifte van nieuwe vergunningen zullen wij exploitanten en brancheverenigingen betrekken. Met deze participatie beogen wij een goede samenwerking en draagvlak voor de te maken beleidskeuzes.
Samenwerking met en afhankelijkheid van andere bevoegd gezagen Bij het realiseren van de ambities zullen we op onderdelen moeten afstemmen met de ambities, (on)mogelijkheden en omstandigheden van andere bevoegd gezagen.	Op en in het water hebben wij te maken met verschillende andere bevoegde gezagen: • Utrecht zijn drie andere vaarwegbeheerders: Rijkswaterstaat, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). • De provincie is het bevoegd gezag voor de aanwijzing van zwemlocaties en ziet toe op de zwemwaterkwaliteit. • Het eigendom, beheer en onderhoud van zwemlocaties ligt soms bij andere partijen. Zo is recreatieschap De Stichtse Groenlanden eigenaar en locatiebeheerder van de Strijkviertelplas en de potentiële zwemlocatie Ruijgenhoek.	Wij zullen vroegtijdig in contact treden en samenwerken met andere bevoegd gezagen, zodat we waar nodig kunnen bijsturen. Wij monitoren hierop doorlopend en zullen op basis daarvan onze strategie bepalen.
Drukte op (en rond) het water neemt sneller toe We constateren nu al een toename van activiteiten op en rond het water. We verwachten dat die zich, mede ook door de voorspelling van warmere zomers, de komende jaren doorzet.	De hoofdambitie van deze beleidsnota is het toegankelijker maken van het stadswater. We zetten in op meer recreatieve (wandelen, sporten, zwemmen, varen) en professionele activiteiten (goederenvervoer, rondvaarten, bouwlogistiek) op en langs het water.	We blijven de komende jaren het aantal vaarbewegingen en zwemmers monitoren (zie ook verbetermogelijkheid 12.1). Op grond van deze gegevens kunnen we ook de effecten van verbetermogelijkheden meten, eventuele nieuwe knelpunten in beeld krijgen en waar nodig bijsturen.

4.3 Financiën

Stadswater is een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte. Het is een belangrijke drager voor een gezonde en leefbare stad. Het biedt goede mogelijkheden voor ontspanning, exploitatie, sport en recreatie.
De hoofdambitie van deze beleidsnota is het stadswater toegankelijker maken voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Deze hoofdambitie is verder uitgewerkt in 12 ambities.

In tabel 12 is voor alle ambities uit deze beleidsnota weergegeven welke ambities worden gerealiseerd vanuit welk programma in de begrotingscyclus, met bijbehorende doelstelling.

4.3.1 Inzet voor de realisatie van deze beleidsnota binnen verschillende programma's

Op veel plekken in de organisatie worden werkzaamheden verricht die een bijdrage leveren aan de ambities uit de Beleidsnota Stadswater.Het programma *Duurzame bereikbaarheid* draagt bij aan de ambities 'Meer mensen kunnen bewegen en ontspannen langs het water' (ambitie 2) en 'Meer transport en bevoorrading van goederen over het water' (ambitie 8). En het programma *Levendige en gezonde stad* geeft mede vorm aan het 'Behoud van de roeisport in de stad' (ambitie 5). De dekking, sturing en verantwoording van de ambities 2, 5 en 8 vinden vanuit deze programma's en doelstellingen plaats. Het programma *Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed* werkt, onder doelstelling 'Water en rioleringssysteem', aan de ambitie om oevers met gevarieerde beplanting aantrekkelijk te maken (ambitie 1). De andere ambities vallen ook binnen het programma *Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed*, maar onder de doelstellingen 'Extra groen' en 'Beheer openbare ruimte'. In de tabel hieronder zijn de kosten en de dekking, onderscheiden naar de verschillende doelstellingen, weergegeven.

Tabel 12

Water om vanaf de oever te beleven

Ambitie	Programma	Doelstelling
(1) Oevers aantrekkelijker maken met gevarieerde beplanting	Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed	Water en rioleringssysteem
(2) Meer mensen kunnen bewegen en ontspannen langs het water	Duurzame bereikbaarheid & Ontwikkelen en wonen voor iedereen	Duurzame vervoersmiddelen & Stedelijke leefomgeving
(3) Water meer aantrekkelijk en beleefbaar maken	Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed	Beheer openbare ruimte

Water om op of in te recreëren en te sporten

Ambitie	Programma	Doelstelling
(4) Meer plekken waar mensen veilig kunnen zwemmen in en verblijven aan buitenwater	Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed	Beheer openbare ruimte & Extra Groen
(5) Behoud van roeisport in de stad	Levendige en gezonde stad	Toegankelijke sportvoorzieningen
(6) Verbeteren bestaande routes voor kano en SUP	Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed	Beheer openbare ruimte

Water om op te varen

Ambitie	Programma	Doelstelling
(7) Eerlijke verdeling van schaarse ruimte om op te varen	Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed	Beheer openbare ruimte
(8) Meer transport en bevoorrading van (zware) goederen over het water	Duurzame bereikbaarheid	Duurzame vervoersmiddelen
(9) Stimuleren schoon en stil vervoer over water	Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed	Beheer openbare ruimte

Regels, handhaving en veiligheid

Ambitie	Programma	Doelstelling
(10) Bevorderen van goed en veilig vaargedrag	Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed	Beheer openbare ruimte
(11) Verminderen van overlast vanaf het water en vanaf de oever bij drukbezochte zwemlocaties	Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed	Beheer openbare ruimte
(12) Aanpakken van nautische knelpunten op het water	Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed	Beheer openbare ruimte

4.3.2 Toelichting financiële tabel

In de financiële tabel hebben we onder de lasten de nu bekende (beleidsmatige) kosten voor realisatie van de ambities van deze beleidsnota in beeld gebracht. Niet alle kosten zijn op dit moment al duidelijk. Dat geldt bijvoorbeeld voor de aanleg van nieuwe wandelpaden langs het water bij nieuwe gebiedsontwikkelingen (ambitie 2) en voor de inrichting en het beheer van nieuwe zwemlocaties (ambitie 4). Onder de baten hebben we de dekking in beeld gebracht. De dekking is afkomstig uit bestaande budgetten binnen verschillende programma's in de programmabegroting. Vanuit het coalitieakkoord *Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat* zijn financiële middelen beschikbaar en in de Voorjaarsnota 2024 zijn middelen beschikbaar gesteld voor het in lijn brengen van schaarse rechten op het water met Europese en nationale wet- en regelgeving. Deze middelen dekken met name de beleidsinzet voor de komende jaren.

De financiële tabel is exclusief de kosten voor de uitvoering van fysieke maatregelen en die voor toezicht en handhaving. De omvang daarvan moet nader blijken uit het nog op te stellen Uitvoeringsprogramma Stadswater. Bij fysieke maatregelen gaat het bijvoorbeeld om het realiseren van extra overdraagplaatsen voor kano en SUP, het aanleggen van ligplaatsen en van steigers voor openbare op- en afstapplekken voor passagiersschepen en rondvaartboten. De kosten voor toezicht en handhaving komen voort uit de uitwerking van de verschillende maatregelen om overlast vanaf het water en de oever te verminderen (ambitie 11). Voor deze kosten, zowel die voor fysieke uitvoering als die voor toezicht en handhaving, is nog geen dekking. Hiervoor volgen we een strategie om zo veel mogelijk te koppelen aan lopende onderzoeken, programma's, projecten en fondsen. In het Uitvoeringsprogramma Stadswater laten we de stand van zaken zien van de dekking van de uitvoeringskosten, de gewenste versterking van de organisatie en de planning. Besluitvorming over aanvullende dekkingsmogelijkheden maakt onderdeel uit van de integrale afweging rond de Voorjaarsnota 2025.

Tabel: Financiën

Ambitie Lasten Bedragen x € 1.000.000	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**
1. Oevers aantrekkelijker maken met gevarieerde beplanting	0,25	1,25	2,25	2,25	1,25
2. Meer mensen kunnen bewegen en ontspannen langs het water	PM	PM	PM	PM	PM
4. Meer plekken waar mensen veilig kunnen zwemmen in en verblijven aan buitenwater	0,16	PM	PM	PM	PM
5. Behoud van roeisport in de stad	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
8. Meer emissieloos transport en bevoorrading van (zware) goederen over het water	0,07	0,07	0,07	PM	PM
3. Water meer aantrekkelijk en beleefbaar maken 6. Verbeteren bestaande routes voor kano en SUP 7. Eerlijke verdeling van schaarse ruimte om op te varen 9. Stimuleren schoon en stil vervoer over water 10. Bevorderen van goed en veilig vaargedrag 11. Verminderen van overlast vanaf het water 12. Aanpakken van nautische knelpunten op het water	0,55	0,71	0,53	0,45	0,45
Totaal lasten	**1,04**	**2,04**	**2,86**	**2,71**	**1,71**

Reeds in begroting gedekt (doelstelling) Baten Bedragen x € 1.000.000	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**
Water en rioleringssysteem	0,25	1,25	2,25	2,25	1,25
Beheer openbare ruimte	0,71	0,63	0,45	0,37	0,37
Toegankelijke sportvoorzieningen	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Duurzame vervoersmiddelen	0,07	0,07	0,07	PM	PM
Totaal baten	**1,04**	**1,96**	**2,78**	**2,63**	**1,63**

4.4 Voortgang en verantwoording

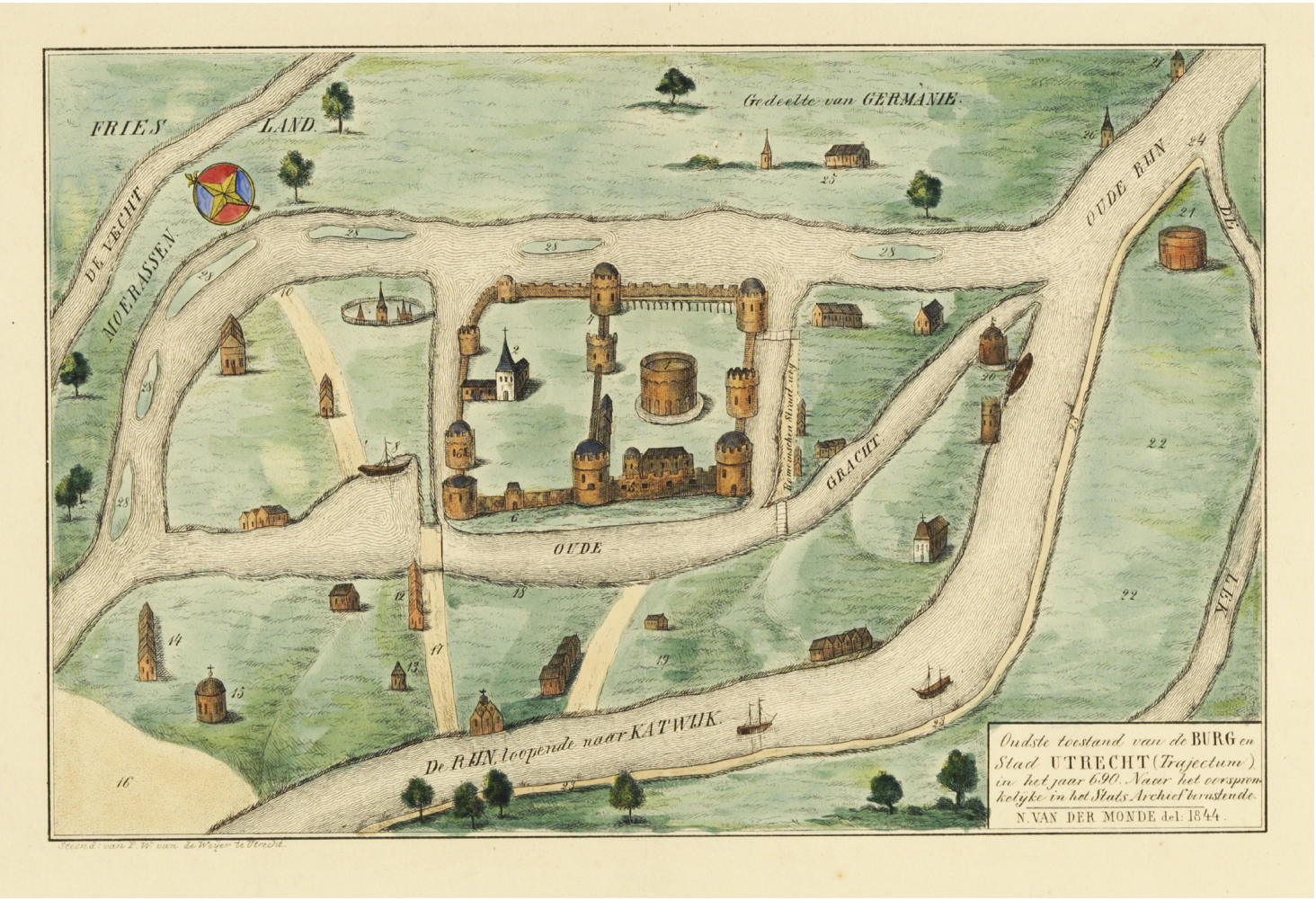
Het college sluit in haar rapportage aan de gemeenteraad over de voortgang van de ambities in de beleidsnota Stadswater waar mogelijk en relevant aan bij de structurele en jaarlijkse verantwoordingscyclus, zoals de Verantwoording, Programmabegroting, MPR, en het Duurzaamheids- en Handhavingsverslag. Wij rapporteren daarbij op de voortgang ten aanzien van de doelstellingen en indicatoren (en risico's) uit de Programmabegroting en deze beleidsnota. Aanvullend informeren wij de raad over het Uitvoeringsprogramma Stadswater en de voortgang van de verschillende onderdelen daarvan.



5 Bijlagen

Bijlage 1: Kenmerken stadswater

Kenmerken	Stadswateren																		
Naam stads-water	Oudegracht	Stadsbuiten-gracht – west	Stadsbuiten-gracht – oost	Nieuwe gracht, Kromme nieuwe gracht, Drift, Plompetoren-gracht	Vecht	Biltse Grift	Zilveren Schaats	Minstroom	Kromme Rijn	Kruisvaart	Vaartse Rijn	Merwede-kanaal	Oude Rijn	Leidse Rijn-west	Leidse Rijn-oost	Liesveldse wetering	Strijk-viertel-plas	Voor-veldse polder	Haarrijnse plas
Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	A	B	C
Beheerder vaarweg	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	AGV	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	Rijks-waterstaat	Rijks-waterstaat	gemeente Utrecht	HDSR	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Beheerder ligplaatsen	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	gemeente Utrecht	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Beheerder water-systeem	HDSR	HDSR	HDSR	HDSR	AGV	HDSR	HDSR	HDSR	HDSR	HDSR	HDSR (water-kwaliteit)	HDSR (water-kwaliteit)	HDSR	HDSR	HDSR	HDSR	HDSR	gemeente Utrecht	HDSR
Beheerder zwemwater	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	recreatie-schap	gemeente Utrecht	recreatie-schap
Wijk	06. Binnenstad	06. Binnenstad, 02. Noordwest	06. Binnenstad, 05. Oost, 04. Noordoost	06. Binnenstad	02. Noordwest, 03. Overvecht, 04. Noordoost	04. Noord-oost, 05. Oost	05. Oost	05. Oost	05. Oost	06. Binnenstad, 08. Zuidwest	07. Zuid, 08. Zuidwest	08. Zuidwest, 06. Binnenstad, 01. West	01. West	01. West	09. Leidsche Rijn, 10. Vleuten – De Meern	09. Leidsche Rijn	09. Leidsche Rijn	04. Noord-oost	10. Vleuten – De Meern
Lengte (km)	2 km	3 km	4 km	2 km	7 km	3 km	1 km	1,5 km	4 km	1 km	2,5 km	7 km	0,5 km	1,5 km	4 km	3 km	0,7 km	0,05 km	1,35 km
Breedte (m)	9 tot 20 m	12 tot 22 m	12 tot 22 m	4 tot 6 m	10 tot 20 m	6 m	20 m	3 tot 5 m	10 tot 20 m	10 tot 15 m	15 tot 20 m	25 m	10 m	10 m	3 tot 12 m	5 tot 28 m	160 m	50 m	900 m
Vaarweg-diepte (m)	2 m	1,5 m	2 m	1 m	2,5 m	1	1,5 m	0,75 m	2 m	1,8 m	2,5 m	2,8 m	1,8 m	1 m	1,5 m	0,75 m	onbekend	n.v.t.	0 tot 40 m
Doorvaart-hoogte (m)	3,25 m	2,5 m	1,9 m	2,1 m	4,15 m	1,25 m	n.v.t.	1,2 m	2,5 m	1,1 m	3,3 - 4,8 m	3,8 m	1,27 m	1,3 m	2 m	1,75 m	n.v.t.	n.v.t.	1,5 m
Ligplaatsen woon-boten	nee	nee	Ja	nee	Ja	nee	nee	nee	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nee	Nee	Nee
Ligplaatsen plezier-vaart	nee	nee	Beperkt	nee	Ja	Ja	nee	nee	Beperkt	Ja, vergunning-houders	Ja	Ja, vergunning-houders	Ja, vergunning-houders	Ja, vergunning-houders	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee



Figuur 13: plattegrond van de burcht Trecht omstreeks het jaar 690 met omliggende bebouwing en de (Oude) Rijn. Bron: Het Utrechts Archief

Bijlage 2: Utrecht waterstad, een historische beschrijving

De stad Utrecht is in 2022 900 jaar oud. Stad en water is door de eeuwen onlosmakelijk met elkaar verbonden. Uit de oude stadsplattegronden en foto's uit het archief blijkt hoe sterk de relatie tussen stad en water door de eeuwen heen is geweest. In dit hoofdstuk kan je lezen hoe de grote waterlopen in de loop der tijd zijn veranderd of nieuw gegraven. Maar ook hoe functies zoals goederenvervoer over water al vanaf de geboorte van de stad heeft bestaan.

Romeinse tijd: geboorte van de stad

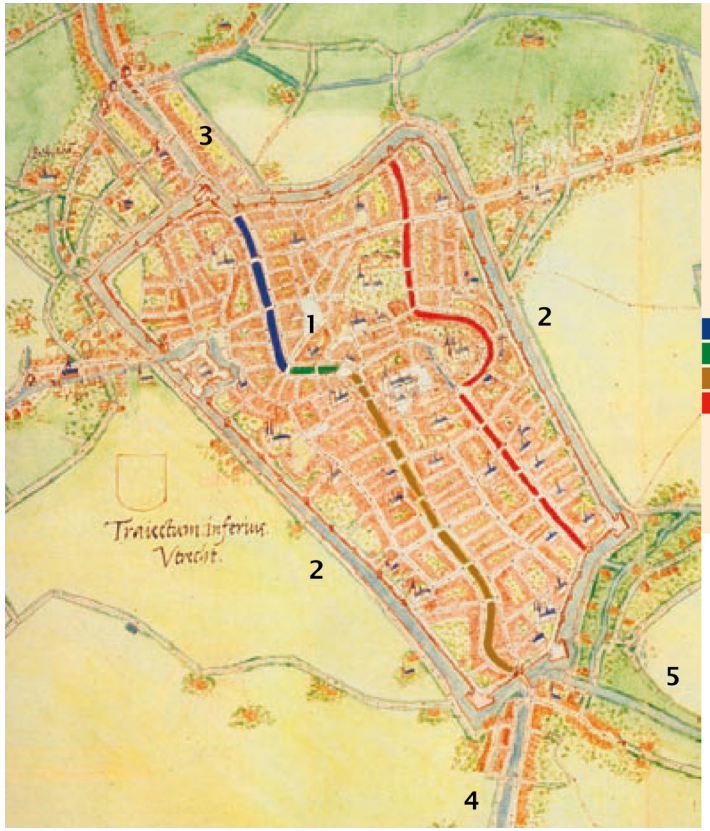
De Romeinen vestigden zich in het jaar 50 op de plek van het huidige Domplein (figuur 12). Het fort Traiectum dat zij bouwden stond vlakbij de splitsing van Rijn en Vecht. Deze plek vormt de oorsprong van de stad Utrecht. De Kromme Rijn, die toen nog een hoofdtak van de Rijn was, stroomde langs het huidige Ledig Erf richting Katwijk. De Kromme Rijn was een belangrijke scheepvaartroute naar de stad. Op het jaagpad langs de rivier trokken paarden, en soms ook mensen, de schepen voort.

Middeleeuwen: Utrecht unieke havenstad

Het vervoer van en naar de stad ging het makkelijkst via het water. In 1122 werd de Kromme Rijn vanwege verzanding afgedamd bij Wijk bij Duurstede. Utrecht verloor zo een belangrijke vaarweg naar het oosten. Ter compensatie kreeg Utrecht in 1122 stadsrechten van de keizer en werd een van de eerste officiële steden van het land. In 1148 is de Vaartsche Rijn gegraven om de stad Utrecht bereikbaar te houden. Het werd een belangrijke vaarweg voor handelsschepen tussen Gouda (Hollandse IJssel) en Utrecht (Ledig Erf). In de Middeleeuwen werd de Vaartsche Rijn verbonden met de Kromme Rijn en de Vecht en ontstonden de grachten en singels zoals we die nu kennen (figuur 13). De vaarroute Vaartsche Rijn – Oudegracht – Vecht maakte Utrecht tot belangrijke middeleeuwse handelsstad. Dit is goed te zien op de historische plattegrond van omstreeks 1570.

In het begin van de Middeleeuwen werd de Oudegracht gegraven als verbinding tussen de toenmalige (Kromme) Rijn en de Vecht. In eerste instantie waren de oevers zo'n 50 meter breed en werden de handelsschepen op de wal getrokken. In de Middeleeuwen werden de grote huizen aan de Oudegracht gebouwd en werd de rivieroever verder opgehoogd. Utrechtse handelaren hebben slim gebruik gemaakt van dit hoogteverschil. De goederen werden van de boot op de werven geplaatst en opgeslagen in de kelders. Zo ontstond een handige en unieke middeleeuwse samenstelling van werven en werfkelders die onder de straat door in verbinding staan met grote opslagkelders van de grachtenpanden (figuur 14).

De haven in de binnenstad was een en al bedrijvigheid. Wijn, lakens, vis, graan, groente, fruit, hout, turf en vee; van alles werd er verhandeld en opgeslagen. De huidige namen van de bruggen verwijzen nog naar de specifieke markten, zoals de Broodbrug, Bezembrug, Huidenbrug of Visbrug.



◀ Op deze oudste plattegrond van de stad, omstreeks 1570 gemaakt door Jacob van Deventer, zijn de belangrijkste middeleeuwse waterwegen door en rondom Utrecht aangegeven.

1 Oudegracht
gegraven rond het jaar 1000
Deel oude Rijnloop
Gegraven na 1125
Nieuwegracht
2 Stadsbuitengracht
3 De Vecht
4 De Vaartsche Rijn
5 Kromme Rijn

Figuur 14: oudste plattegrond van stad Utrecht (omstreeks 1570) met (deels gegraven) watergangen



Figuur 15: visualisatie werven met werfkelders (situatie rond 15-16e eeuw)

Nieuw gegraven kanalen: Keulse Vaart, Merwedekanaal, Amsterdam-Rijnkanaal

Toen de internationale handelsvaart vanwege de grotere schepen niet langer voor de Oudegracht koos, speelde de stad hierop in door de handelsvaart via de bredere Catharijnesingel te laten gaan. Deze handelsroute heette de Keulse Vaart en liep door de binnenstad via de Vecht naar Amsterdam. In het midden van de 19e eeuw werd de Keulse Vaart verbreed.

De Keulse Vaart werd eind 19e eeuw te krap. De goederenschepen werden groter en pasten steeds minder goed onder de vaste, niet beweegbare bruggen in de binnenstad. Het Merwedekanaal werd gegraven en nam de functie over. Veel van de bruggen over dit kanaal waren beweegbare bruggen die konden draaien of omhoog konden. Een voorbeeld is de Muntbrug. Hierdoor konden hoge boten makkelijk passeren. Na de voltooiing van het Merwedekanaal in 1892 bleek deze al snel te klein voor de steeds grotere vrachtschepen. Daarom kwamen er al snel plannen voor een groter en dieper kanaal. Het Amsterdam-Rijnkanaal werd vanaf 1933 gegraven en is in 1952 voltooid. Het peil van het Amsterdam-Rijnkanaal ligt ongeveer 1 meter lager dan dat het peil in de binnenstad. Er zijn toen meerdere sluizen gebouwd, zoals de Noorder- en Zuidersluis, om de scheepvaartroutes richting de stad Utrecht te behouden.

Nieuwe Hollandse Waterlinie: verdediging van de stad

Ook de Nieuwe Hollandse Waterlinie (1825-1940) heeft haar sporen achtergelaten in de stad. Dit verdedigingssysteem zorgde ervoor dat grote gebieden ten oosten en ten noorden van de stad Utrecht onder water konden worden gezet. Forten bewaakten de hoger gelegen vlakten die niet onder water konden worden gezet. De Kromme Rijn en de Vaartsche Rijn waren de belangrijkste leveranciers van water om bij gevaar het gebied onder water te zetten.



Figuur 16: werkzaamheden ten behoeve van de bouw van een tweede sluis in het Merwedekanaal te Utrecht: poserende arbeiders bij een sluisdeur, omstreeks 1904-1905. Bron: Het Utrechts Archief

De waterlinie is in de loop van de 19e en 20e eeuw aangepast aan de nieuwe eisen van de tijd. Zo werd de inundatietijd van 26 dagen teruggebracht naar 5 tot 10 dagen. Het systeem is uiteindelijk nooit gebruikt.

Twintigste eeuw: haven uit de stad, komst van nieuwe functies

Door de schaalvergroting van schepen en overslag zijn de havenactiviteiten uit het stedelijke beeld verdrongen. Ook is het verkeer over het water, oorspronkelijk nodig voor het economisch functioneren van de stad, vrijwel geheel overgenomen door het verkeer op de weg. Langs het water zijn autoparkeerplaatsen, woonboten en arken gekomen. Aan het begin van de twintigste eeuw verdween de overslag en opslag van goederen rond de Oudegracht. Veel van de oevers en kades van de stad zijn daardoor vrijgekomen en van functie veranderd. Met de vele restaurants en terrasjes, rondvaartboten en plezierbootjes, is de gracht met de werven nog steeds van grote betekenis.

Langs de kanalen hebben woonboten en arken een plek gekregen. In Leidsche Rijn is Haarrijnsche Plas ontstaan als zandput voor nieuwbouw en is nu een recreatie en natuurgebied waar je kunt zwemmen en varen. Nieuwe slotensystemen zijn door Leidsche Rijn voor de woonwijken gegraven waar voorheen land-en tuinbouwgebied was. Ook de bedrijvigheid langs de Vaartsche Rijn en het Merwedekanaal is de afgelopen tientallen jaren steeds meer verdwenen. In plaats daarvan komen er nieuwe ontwikkelgebieden. Denk aan Merwedekanaalzone, Lombokplein, Rotsoord en Beurskwartier. Het stadswater voegt een belangrijke verblijfskwaliteit toe voor bewoners en bezoekers. Er komen nieuwe openbare kades, plekken en parken om meer van het stadswater te genieten. Eind van de twintigste eeuw zie je dat het vervoer van goederen over water weer terugkomt. Voor het behoud van het wervengebied wil de gemeente het te zware verkeer van de grachten weren en meer transport en bevoorrading van goederen per boot.

Bijlage 3: Omschrijvingen overzichtskaarten

Figuur 1: Utrechtse stadswateren die onder de Beleidsnota stadswater vallen

Deze kaart van de gemeente Utrecht laat zien welke wateren onder de Beleidsnota stadswater vallen. De Visie stadswater richt zich op het gebruik van het openbare water waar je kan varen of zwemmen en op de oevers die toegankelijk zijn voor publiek. De vaarroutes waar gevaren kan worden zijn Oudegracht, Stadsbuitengracht (Oost en West), (Kromme) Nieuwegracht, Drift en Plompetorengracht, Minstroom, Kromme Rijn, Kruisvaart, Vaartsche Rijn, Merwedekanaal, Oude Rijn, Leidsche Rijn (oost en west), Liesveldse Wetering, Vecht, Biltsche Grift en de Zilveren Schaats. De landelijke motorbotenroute gaat over de Vecht, Oudegracht, Stadsbuitengracht West en de Vaartsche Rijn. Ook zijn de drie officiële zwemlocaties binnen de gemeente Utrecht opgenomen, dit zijn de Haarrijnse plas, Strijkviertel en de Voorveldse Polder.

Figuur 3: de meest gebruikte vaarroutes en buitenzwemplekken in Utrecht

Deze kaart van de gemeente Utrecht laat zien waar de huidige vaarroutes zijn en welke zwemplekken (officiële en niet-officiële) er zijn. Het rondje binnenstad over de Oudegracht en beide zijden van de stadsbuitengracht is het meest bevaren water van de gemeente Utrecht. De belangrijkste kanoroutes zijn over de Kromme Rijn, rondje binnenstad, (Kromme) Nieuwegracht, Biltsche Grift, de Zilveren Schaats en de Minstroom. De roeiroute is op het Merwedekanaal tussen Vaartsche Rijn en Muntsluis. Het Amsterdam-Rijnkanaal is de goederenvervoerroute over water. Binnen de gemeente Utrecht liggen 3 officiële zwemlocaties: de oostelijke Haarrijnseplas, de Strijkviertelplas en het gebied de Zeven Stroompjes in de Voorveldse polder. Daarnaast maken Utrechters gebruik van officiële zwemlocaties in de directe omgeving van de stad, zoals de Maarsseveense plassen en Down Under. Niet officiële zwemlocaties zijn De Muntsluis, Landgoederen Amelisweerd, verdeeld over meerdere locaties, Ruigenhoekse Polder en de Veilinghaven.

Figuur 4: huidige stadsnatuur nabij het openbare water in Utrecht

Deze kaart van de gemeente Utrecht laat zien waar groen nu verbonden is met water. Bestaande wandelroutes door het groen of langs het water zijn ingetekend. Op de kaart zijn ook ecologisch beheerde elementen en oevers zonder verharding/beschoeiing in beeld gebracht.

Figuur 5: bestaande gebruiksfuncties van het stadswater

Deze kaart van de gemeente Utrecht laat zien waar nu welke gebruikfuncties zijn. Op de kaart staan laad- en losplekken, roeiverenigingen, verhuurbedrijven van kano's en Sups en locaties van verhuurboten. Ook de verschillende soorten ligplaatsen: voor woonboten, particulieren en commerciële vaartuigen zijn in beeld gebracht. Tenslotte zijn de passantenligplaatsen en de aanmeerplekken voor korte duur gemarkeerd.

Figuur 6: verdeling type overlast dat wordt ervaren op of aan het water in de stad Utrecht

Deze figuur laat de verdeling zien van het type overlast dat wordt ervaren op of aan het water in de stad Utrecht. Geluidsoverlast: 33,5%. Drukte: 61,1%. Rommel en afval: 58,4%. Wildplassen: 8,8%. Te hard varen: 46%. Stinkende (diesel) motoren: 28%. Anders, namelijk: 21,6%. 839 observaties in totaal.

Figuur 7: verbetermogelijkheden voor thema Water om vanaf de oever te beleven

Deze kaart van de gemeente Utrecht laat zien waar mogelijkheden zijn voor groen bij het water. Opgenomen zijn nieuwe (nog te realiseren) groen-blauwe verbindingen, kansen voor natuurvriendelijke oevers en zoekgebieden voor nieuwe vestigingsplaatsen voor waterplanten.

Figuur 8: verbetermogelijkheden voor thema recreatie & watersport

Deze kaart van de gemeente Utrecht laat zien waar voor recreatie en (water)sport kansen liggen. Opgenomen zijn vijf mogelijk officiële zwemplekken (nader te onderzoeken) bij de Muntsluis, Landgoederen Amelisweerd, Ruigenhoekse Polder, de Veilinghaven en de Werkspoorhaven. Ook zijn kansrijke in- en uitstapplekken én overdraagplekken voor kano's opgenomen. Op de Vecht zijn ook een drietal kansrijke op- en afstapplekken voor recreatief roeien in beeld gebracht.

Figuur 9: verbetermogelijkheden thema Water om op te varen

Deze kaart van de gemeente Utrecht laat zien waar voor varen verbetermogelijkheden zijn. Opgenomen zijn zoeklocaties voor laad- en losplekken (stadshalte), kansrijke hubs voor overslag goederen van wal naar water, kansrijke locaties voor verhuurbedrijven van boten, plannen voor nieuwe aanmeerplekken voor korte duur en nieuwe ligplaatszones voor recreatieve vaartuigen. Ook het invoeren van emissieloos varen op het stadswater, met uitzondering van de landelijke motorbotenroute, is in beeld gebracht.

Colofon

Uitgave
juni 2024

In opdracht van
Arthur Schrijver
Stadsbedrijven
Afdelingshoofd Inzamelen, Markten en Havens

Internet
www.utrecht.nl/visiestadswater

Rapportage
Projectmanagement
Jasper Tamboer, Fabian Mol en Lizzy Kool

Projectgroep
Charlot Lammers, Emile van Rijn, Erwin Rebergen, Frank van Kleef, Lisanne van Woerden, Lucas Versantvoort, René Leppink, Roswitha van Zon, Sara de Bruin, Stefan van Dorp, Leonard van den Houten, Ulrike Joosse en Jori Guppertz

Fotografie
Anne Hamers, Bas van Setten, Frank Hagens, Jasper Tamboer, Jelle Verhoeks, Jelmer de Haas, Jerry van der Weert, Juri Hiensch, Jurjen Drenth, Kamiel Scholten, Ramon Mosterd, Robert Oosterbroek en Wouter Jansen

Vormgeving
Public Cinema

Kaarten
Miranda Koster en Mischa Laugs

Informatie
Mail naar: visiestadswater@utrecht.nl

Gemeente Utrecht