Bundel - Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 17 oktober 2024

1 Opening

2 Vaststellen agenda commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 17 oktober 2024

3 Vaststellen ingekomen agenderingen (Procedure)
Deze punten worden alleen procedureel behandeld. De leden van de commissie bespreken of, op welke wijze en voor hoe lang zij deze raadsvoorstellen en onderwerpen willen bespreken. Na vaststelling van dit behandeladvies, wordt het stuk voor een volgende vergadering geagendeerd.
- Ingekomen agenderingen MGOR 17 oktober 2024
- LTA MGOR 17 oktober 2024
- Behandelvoorraad MGOR 17 oktober 2024

3.1 Raadsvoorstel Uitgangspunten voor de samenwerking met keldereigenaren bij het herstel kelders in het wervengebied
- Raadsvoorstel Uitgangspunten voor de samenwerking met eigenaren bij kelderherstel wervengebied
- Uitgangspuntennotitie samenwerking herstel kelders
- Reactie gemeente op participatie keldereigenaren uitgangspunten samenwerking bij kelderherstel
- Participatieverslag Kostenregeling samenwerken en ontzorgen
- Eindrapport AEF Herstel van historie
- Rapport Beautiful Lives Samen voor de werven
- Advies van de Raad van de Leefomgeving Nationale aanpak funderingsproblematiek
- Rapportage Ingenieursbureaus Schadeboek kelders
- Rapportage Ingenieursbureaus Onderzoek naar Schades in de Utrechtse Kelders
- Review van J.G. Rots van rapporten schadeonderzoek

3.2 Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven
- Overzicht raadsbrieven MGOR 12 sep tm 9 okt 2024

4 Verslag commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 19 september 2024
Ter vaststelling het verslag van de commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 19 september 2024
- Conceptverslag commissie MGOR 19 september 2024

5 Toezeggingen/moties
Ter vaststelling.
- Toezeggingenlijst MGOR 17 oktober 2024
- Motielijst MGOR 17 oktober 2024

6 Ingekomen stukken
Lijst ingekomen stukken:
Nr. 1 Brief hotel bezwaren Beleidsnota stadswater
Nr. 2 Petitie en brief overlast op de singel
Nr. 3 Mail hondenopvang
Nr. 4 Mail hondenspeelwijdes
Nr. 5 Mail hondenbezitter
Nr. 6 Brief parkeerkortingsregeling bezoekers
Nr. 7 Brief ouders over parkeren op schoolplein
Nr. 8 Brief over Parkeerkortingsregeling voor bezoekers omtrent betaald parkeren
Nr. 9 Brief Roeiverenigingen t.a.v. Beleidsnota Stadswater
- Openbare Lijst LIS MGOR 17 oktober 2024
- Brief bewoners tegen overlast op de singel

7 Raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater
Beleidsveld: Markten en Havens
Portefeuillehouder: Susanne Schilderman
Indicatieve behandeltijd: 90 minuten
Het college stelt voor de beleidsnota stadswater vast te stellen als beleidskader voor het gebruik van het stadswater. Deze nota komt in de plaats van de visie stadswater die het college eerder heeft aangeboden aan de raad en waarvan het dagelijks bestuur toentertijd heeft geconcludeerd dat het voorstel niet rijp was voor behandeling in de raad.
- Dossier 3433 voorblad
- Raadsvoorstel Vaststelling Beleidsnota Stadswater (juni 2024)
- Beleidsnota Stadswater, Voor iedereen een plek op het water

Reactienota Visie stadswater (mei 2023)
MET WIJZIGINGEN Raadsvoorstel Vaststelling Visie-Beleidsnota stadswater (na commissie MGOR)

8 Raadsvoorstel Zienswijze 1ste begrotingswijziging 2024 Recreatieschap Stichtse Groenlanden
Beleidsveld: Groen
Portefeuillehouder: Linda Voortman
Indicatieve behandeltijd: 15 minuten
Het dagelijks bestuur van Recreatieschap Stichtse Groenlanden heeft een aanbiedingsbrief gestuurd met de 1e begrotingswijziging voor 2024. De raad wordt in de gelegenheid gesteld om hierop een zienswijze in te dienen. Het college heeft een concept zienswijze opgesteld.

Dossier 4283 voorblad
Raadsvoorstel Zienswijze 1e begrotingswijziging 2024 Recreatieschap Stichtse Groenlanden
Zienswijzebrief 1ste begrotingswijziging 2024 Recreatieschap Stichtse Groenlanden
Aanbiedingsbrief Raden en Staten 1e Begrotingswijziging 2024-2
Bestuursvoorstel 1e begrotingswijziging 2024

9 Hond en Samenleving
Beleidsveld: Dierenwelzijn
Portefeuillehouder: Linda Voortman
Indicatieve behandeltijd: 60 minuten
Geagendeerd door: Nadia Stylianou (D66), Kerstin Steinhart (Stadsbelang Utrecht), Rien van Hoek (UtrechtNu!), Maarten van Heuven (Partij voor de Dieren), Jelle Vintges (VVD), Gineke Barelds (CDA), Kirsten Alblas (ChristenUnie)
De agenderende fracties gaan graag met de wethouder dierenwelzijn en groen in gesprek over hond en samenleving. Hierbij willen de fracties het hebben over het (gebrek aan) beleid voor honden voorzieningen en de impact op dierenwelzijn. Hierbij zullen ook praktijk voorbeelden aangehaald worden. Participatie van hondeneigenaren in beleid en het vergunningsbeleid voor hondendagopvang zullen ook aan bod komen.

Dossier 4315 voorblad
Kennisdocument Hondenvoorzieningen en Samenleving Utrecht 2024 finaal

10 Beantwoording schriftelijke vragen nr. 133 parkeren op schoolpleinen
Beleidsveld: Mobiliteit
Portefeuillehouder: Lot van Hooijdonk
Indicatieve behandeltijd: 60 minuten
Geagendeerd door: Hessel Stellinga (CDA), Rik van der Graaf (ChristenUnie), Mahmut Sungur (DENK), Mohamed Talhaoui (PvdA), Joost Vasters (D66), Fred Dekkers (GroenLinks), Marijn de Pagter (VVD), Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren), David Bosch (UtrechtNu!), Noa van Tuijl (Student & Starter), Tara O'Connor (EenUtrecht), Victor Paalman (Horizon)
De agenderende fracties hebben kennis genomen van de beantwoording van de schriftelijke vragen van het CDA, D66 en de PvdA over het plan van een tweetal basisscholen in Hoograven om het voor hun personeel mogelijk te maken om voertuigen op hun schoolpleinen te parkeren. Zij willen met elkaar en het college hierover in debat, over het verband met de invoering van betaald parkeren en over of en hoe (het personeel van) scholen met extra maatregelen van het college tegemoet gekomen kan worden.

Dossier 4316 voorblad
Beantwoording SV 2024 nr. 133 Parkeren op het schoolplein

Stuk: Raadsvoorstel Uitgangspunten voor de samenwerking met keldereigenaren bij het herstel kelders in het wervengebied Beleidsveld: Wervengebied Portefeuillehouder: Rachel Streefland	Met dit voorstel worden de uitgangspunten vastgelegd voor het vervolg van de samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren bij het herstel van het wervengebied.	Voorstel: 1. Agenderen met een behandeltijd van 90 minuten 2. Agenderen voor de commissie van 5 december

Onderwerp	Beleidsveld	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raadsbesluit	Datum aangeboden	Beoogd kwartaal commissie procedureel	Beoogd kwartaal commissie inhoudelijk	Beoogd kwartaal raadsbehandeling	Aangeboden/Gestopt	Toelichting wijziging planning
Zienswijzen Recreatieschap Stichtse Groenlanden 4-jarig uitvoeringsplan en financieel perspectief	Groen	2024 Q2				2024 Q2	2024 Q2		
Zienswijzen Recreatieschap Stichtse Groenlanden Ontwerpbegroting 2025	Groen	2024 Q2				2024 Q2	2024 Q2		
Wijziging Gemeenschappelijke Regeling Recreatiesc	Groen	2024 Q2				2024 Q3	2024 Q4		

hap Stichtse Groenlanden									
Startdocument Natuurgebied Zuilen	Groen	2024 Q2		15-05-2024		2024 Q4	2024 Q4	Aangeboden	
Visie/beleidsnota Stadswater	Markten en havens	2024 Q2		04-07-2024		2024 Q3	2024 Q3	Aangeboden	
Voorkeursalternatief MIRT verkenning OV en Wonen	Mobiliteit	2025 Q2				2024 Q2	2024 Q3		
Visie/beleidsnota Ondergrond	Openbare ruimte	2025 Q2			2025 Q2	2025 Q2	2025 Q2		In februari gaven we aan de beleidsnota in Q4 2024 aan de raad aan te bieden. We verwachten op dit

									moment dat dit verschuift naar Q2 2025. De verschuiving in de planning is het gevolg van: 1. Complexiteit van het onderwerp: interne en externe afstemming met stakeholders en de verwerking van de reacties vraagt om meer tijd. 2. Aanscherping van

									opzet naar aanleiding van nieuwe standaarden visies en beleidsnota's. 3. Beschikbaarheid van interne capaciteit; 4. De bezuiniging sopgave waar we nu voor staan.
Definitieve kostenregeling herstel kelders wervengebied	Wervengebied	2024 Q3				2024 Q4	2024 Q4		

#RAAD030#

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte (MGOR)

8 oktober 2024 – Behandelvoorraad

Vergadercyclus

- MGOR 24 oktober (exclusief voor programmabegroting)
- RIB avond 26 november
- MGOR 5 december (2 dagdelen, o/m)
- RIB avond 14 januari?? 2025
- MGOR 16 januari 2025

MGOR 5 december (ochtend/middag)

- Raadsvoorstel Uitgangspunten voor de samenwerking met keldereigenaren bij het herstel kelders in het wervengebied

Te verwachten raadsvoorstellen (op basis van de lange termijnagenda (LTA), voorjaar 2024)

	Beleidsveld	*Verwachte planning*
	Mobiliteit	
1.	Voorkeursalternatief MIRT verkenning OV en Wonen	Q2 2025
	Groen	
2.	Zienswijzen Recreatieschap Stichtse Groenlanden 4-jarig uitvoeringsplan en financieel perspectief	Q2 2024 -> Q2 2025 (volgt uit brief SGL)
	Openbare ruimte	
3.	Visie/beleidsnota Ondergrond	Q3 2024 -> Q2 2025 (volgt uit LTA college)
4.	Omgevingsplanregels klimaatadaptatie en water	PM
	Werven	
5.	Definitieve kostenregeling herstel kelders wervengebied	Q3 2024
	Dierenwelzijn	
	Geen onderwerpen	
	Markten en Havens	
	Geen onderwerpen	

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Uitgangspunten voor de samenwerking met keldereigenaren bij het herstel kelders in het wervengebied

Beleidsveld	Wervengebied
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Eelko van den Boogaard
Kenmerk	12455506
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Voor de kostenregeling voor het herstel van kelders in het wervengebied te kiezen voor een bijdrage in de herstelkosten en niet te kiezen voor de varianten ‘bewijsvermoeden’ en ‘technisch expert-oordeel’ of een andere vorm van schadevergoeding.

2. Voor de samenwerking met keldereigenaren bij herstel van kelders in het wervengebied de volgende uitgangspunten vast te stellen:
   a. meer ontzorgen van keldereigenaren bij het opdrachtgeverschap voor kelderherstel door:
      i. de wijze van samenwerken en de vorm van het opdrachtgeverschap te vereenvoudigen;
      ii. kennis te delen over het beheer, gebruik en herstel van kelders en ontbrekende kennis aan te vullen;
      iii. regie door de gemeente in de samenwerking en afstemming met de nutsbedrijven, andere beheerders en eigenaren;
   b. Samenwerkingsafspraken met keldereigenaren vast te leggen in een overeenkomst tussen gemeente en keldereigenaar over onder meer:
      i. opdrachtgeverschap, bouwbegeleiding en besluitvorming tijdens de uitvoering;
      ii. gelijktijdig uitvoeren van werkzaamheden in het kader van beheer en herstel van naastgelegen kelders, muren, kabels, leidingen en zo mogelijk andere fysieke opgaven in het wervengebied;
      iii. het notarieel vastleggen van de eigendomsverhoudingen en de wederzijdse onderhoudsplicht om de kelders en muren in goede staat te houden;
   c. het ontwikkelen van een meerjarige programmatische aanpak, gericht op geclusterde uitvoering van herstel van keldersmet het gelijktijdig herstel van muren, kabels en leidingen en eventuele andere opgaven;
   d. een kostenregeling voor herstel van kelders, die:
      i. eenvoudig, uitlegbaar en aantrekkelijk is;
      ii. keldereigenaren voldoende financiële zekerheid vooraf geeft;
      iii. uit gaat van een bijdrage in de herstelkosten in de vorm van een subsidie, of een andere vorm van ondersteuning, met een (al of niet vaste) eigen bijdrage van de keldereigenaar.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Met dit besluit worden de uitgangspunten vastgelegd voor het vervolg van de samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren bij het herstel van het wervengebied. Met deze uitgangspunten worden keldereigenaren verder ontzorgd in het complexe opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders en in de financiering, dat laatste door uit te gaan van een financiële bijdrage van de gemeente aan de herstelkosten. De maatregelen zijn nodig om samen met keldereigenaren te werken aan herstel en behoud van het unieke erfgoed in het Utrechtse wervengebied. Met dit raadsbesluit wordt uitvoering gegeven aan de opdracht in het raadsbesluit van 15 juli 2021.

Context

Aanleiding

Bij het vaststellen van het programmaplan Werk aan de Werf in 2021 heeft de gemeenteraad het college de opdracht gegeven om “samen met eigenaren van kelders (…) op basis van het advies van de Commissie van Wijzen Wervengebied (…) een samenwerkingsarrangement te maken over de samenwerking en financiering van het herstel van kelders, en hierbij de varianten ‘bewijsvermoeden’ en ‘technisch expert-oordeel’ voor de kostenverdeling uit te werken (…).” Het doel van het programma wervengebied is gezamenlijk samenhangend beheer en behoud van het wervengebied. Onderdeel daarvan is het behoud van erfgoed, voorkomen van onveilige situaties, herstel en voorkomen van schade en het invullen van de buren- en zorgplicht.

Pilot om onderzoek te doen

Bij het vaststellen van het programmaplan in 2021 werd geen besluit genomen over een kostenregeling omdat er nog onvoldoende kennis was over schade en schadeoorzaken. In de raadsbrief van september 2021 heeft het college benoemd dat, om een beeld te vormen van de schadeoorzaken, er in 2022 en 2023 onderzoek wordt gedaan bij kelders die voor herstel worden open gegraven. Voor dat herstel is in november 2022 een tijdelijke subsidieregeling ingesteld. Daarmee is de pilotfase gestart voor de samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren bij het herstel van kelders. Er is gekozen voor een werkwijze om al werkenderwijs te leren en te verbeteren. Daarbij is ervaring opgedaan met het herstel van kelders en het procesmatig en financieel ondersteunen en faciliteren van keldereigenaren. De aanpak en voortgang is onder meer beschreven in de halfjaarlijkse Voortgangsrapportages Wervengebied in het kader van de Regeling Risicovolle Projecten en het vierjaren uitvoeringsprogramma dat ieder jaar wordt bijgewerkt.

Uitkomst onderzoek schadeoorzaken

In het schadeboek en het onderzoek naar schadeoorzaken komen drie betrokken ingenieursbureaus tot de conclusie dat het zeer moeilijk, zo niet onmogelijk is om de oorzaak van schade aan kelders vast te stellen. Hierdoor is het ook niet of nauwelijks mogelijk om een schade en de bijbehorende herstelkosten aan een veroorzaker toe te schrijven. Uit het schadeonderzoek blijkt ook dat zwaar verkeer niet de enige (hoofd)oorzaak is van schades. De ingenieursbureaus hebben dit gebaseerd op onderzoek aan 20 kelders die in de afgelopen periode open lagen voor herstel en 91 inspecties en constructieve beoordelingen.
Professor dr.ir. J.G. (Jan) Rots, hoogleraar Constructiemechanica aan de TU Delft en voormalig lid van de Commissie van Wijzen Wervengebied, heeft de onderzoeken van de ingenieursbureaus naar schade en schadeoorzaken gereviewd. Hij komt onder meer tot de conclusie dat er een goede onderzoeksmethode is toegepast, en constateert, net als de ingenieursbureaus, dat er vooralsnog geen duidelijk patroon met schades herkenbaar gerelateerd aan oorzaken te ontdekken is. Het is mogelijk om meer onderzoek te doen, maar of het nuttig en proportioneel is om daar dieper in te duiken gegeven de komende keuze tussen de drie varianten voor een kostenverdeelsleutel (bewijsvermoeden, technisch expertoordeel en subsidieregeling) valt te bezien, volgens professor dr. ir. J. G. Rots.

Lessen van schadeafhandeling in Groningen en Limburg

In het onderzoek onderzoek om te leren van de lessen van de schadeafhandeling in Groningen en Limburgkomt AEF tot de conclusie dat de kans beperkt is dat Utrecht, met de huidige werkwijze met een subsidie, tegen de dezelfde knelpunten aanloopt als waar tegenaan wordt gelopen in Groningen en Limburg. AEF adviseert daarom om in de kostenregeling niet te kiezen voor een schadevergoeding (zoals expert oordeel of bewijsvermoeden), maar voor een bijdrage van de gemeente in de herstelkosten. Dit sluit ook aan bij een advies van de Raad voor de Leefomgeving over schade aan

funderingen, omdat, net als bij het herstel van kelders, de oorzaak van de schade nauwelijks is vast te stellen en een kostenregeling op basis van schadevergoeding leidt tot slepende conflicten en juridisering.

Samen met keldereigenaren
De uitgangspunten voor de samenwerking, ontzorgen en samenwerking zijn samen met keldereigenaren tot stand gekomen. Conform de opdracht van de raad is in afstemming met vereniging De Utrechtse Werfkelders, hiervoor een onafhankelijke procesbegeleider aangesteld. In de gesprekken tussen en met keldereigenaren is duidelijk geworden wat keldereigenaren belangrijk vinden bij een definitieve kostenregeling, en met welke variant dit het beste kan worden gerealiseerd. Daarnaast hebben keldereigenaren duidelijk aangegeven dat zij onvoldoende kennis en ervaring te hebben om het opdrachtgeverschap voor kelderherstel goed in te vullen. Zie ook “Hoofdstuk 4. Keldereigenaren ontzorgen bij kelderherstel” en “Hoofdstuk 5. Kostenregeling voor het herstel van schade aan kelders” in de bijgevoegde uitgangspuntennotitie.

Juridische context
De raad is op grond van de Gemeentewet bevoegd kaders vast te stellen voor de uitvoering van gemeentelijke programma’s.

Beoogd effect
Het raadsvoorstel draagt bij aan het gezamenlijk en samenhangend herstel en behoud van het erfgoed in het Utrechtse wervengebied. Met de maatregelen worden keldereigenaren procesmatig, organisatorisch en financieel ontzorgd in de complexiteit van het opdrachtgeverschap voor het herstel en waterdicht maken van kelders.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- 20 december 2019, raadsbrief Samenhangende aanpak wal- en kluismuren, werfkelders en weren te zwaar verkeer over het Antea onderzoek Wal- en kluismuren
- 12 april 2021, advies De vergeten burenplicht van de Commissie van Wijzen Wervengebied
- 15 juli 2021, de Gemeenteraad stelt het programmaplan Werk aan de Werf vast en geeft opdracht om de varianten voor de kostenverdeling uit te werken.
- 4 november 2022, raadsbrief Subsidieregeling kelderherstel wervengebied.
- 10 oktober 2023, raadsbrief Voortgang aanpak wervengebied waarin de herziening van de tijdelijke subsidieregeling wordt toegelicht.
- 28 maart 2024, raadsbrief Kostenregeling herstel kelders over de uitkomsten van de onderzoeken en de participatie van keldereigenaren over de kostenregeling.
- 24 april 2024, raadsbrief Uitvoeringsprogramma 2024 – 2027 waarin onder meer de conclusies en aanbevelingen van de onderzoeken voor de definitieve kostenregeling worden onderschreven.
- Halfjaarlijkse voortgangsrapportages Wervengebied: juli 2021 – februari 2022, maart 2022 – augustus 2022, september 2022 – maart 2023, april 2023 – september 2023, oktober 2023 – maart 2024

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico’s

Beslispunt	
1	Voor de kostenregeling voor het herstel van kelders in het wervengebied te kiezen voor een bijdrage in de herstelkosten en niet te kiezen voor de varianten ‘bewijsvermoeden’ en ‘technisch expert-oordeel’ of een andere vorm van schadevergoeding.
Argumenten	
1.1	Een kostenregeling op basis van een bijdrage aan de herstelkosten (bijvoorbeeld door middel van subsidie) leidt het meest tot samenwerking en het minst tot conflicten en juridisering.

	De raad heeft opdracht gegeven tot de uitwerking van ‘bewijsvermoeden’ en ‘technisch expert-oordeel’. Uit de ervaringen van de afgelopen twee jaar met kelderherstel en een subsidieregeling, gesprekken met keldereigenaren en op basis van de onderzoeken zijn er nieuwe inzichten ontstaan. Keldereigenaren en gemeente vinden dat de kostenregeling eenvoudig en aantrekkelijk moet zijn, met lage proces- en uitvoeringskosten, dat de regeling vooraf voldoende financiële zekerheid geeft en niet leidt tot conflicten en juridische procedures. Uit de vergelijking, gesprekken en onderzoeken blijkt dat een kostenregeling op basis van een bijdrage aan de herstelkosten, zoals op dit moment via de tijdelijke subsidieregeling, hier het beste op aansluit. Het meest eerlijk zou zijn als de veroorzaker van de schade deze ook betaalt. Dat is in 2021 bij het vaststellen van het programmaplan Werk aan de Werf ook het uitgangspunt geweest. Er wordt dan een schadevergoeding betaald door de veroorzaker van de schade. Wie als veroorzaker geldt, kan bijvoorbeeld worden bepaald door het bewijsvermoeden of expert oordeel toe te passen. De toepassing van een kostenregeling die uitgaat van schadeoorzaken is niet eenvoudig, omdat uit onderzoek blijkt dat de oorzaak en veroorzaker van schade aan kelders niet of nauwelijks zijn aan te wijzen. Bij een regeling die uitgaat van het toekennen van een schadevergoeding zal vaak een verschil van inzicht tussen keldereigenaar en gemeente over de oorzaken en veroorzakers van de schade ontstaan. De kans op conflicten en juridische procedures is dan groot. De meeste keldereigenaren geven de voorkeur aan een eenvoudige regeling op basis van subsidie. Met een bijdrage in de herstelkosten, bijvoorbeeld met een subsidieregeling, is de financiële zekerheid vooraf ook groter voor de keldereigenaar. Uit de participatie blijkt dat een aantal keldereigenaren van mening is en blijft dat het bewijsvermoeden moet worden toegepast. Om samen met keldereigenaren te komen tot een uitwerking van de samenwerking in het herstel van kelders en de verdeling van de herstelkosten is het nodig om eerst een besluit te nemen dat niet wordt gekozen voor een schadevergoeding, maar dat de gemeente een bijdrage geeft in de hertelkosten.
Beslispunt	
2	Voor de samenwerking met keldereigenaren bij herstel van kelders in het wervengebied de volgende uitgangspunten vast te stellen: a. meer ontzorgen van keldereigenaren in het opdrachtgeverschap door: i. de wijze van samenwerken en de vorm van het opdrachtgeverschap te vereenvoudigen; ii. het delen van kennis over het beheer, gebruik en herstel van kelders en het aanvullen van ontbrekende kennis; iii. regie door de gemeente in de samenwerking en afstemming met de nutsbedrijven, andere beheerders en eigenaren; b. Samenwerkingsafspraken met keldereigenaren vast te leggen in een overeenkomst tussen gemeente en keldereigenaar over onder meer: i. opdrachtgeverschap, bouwbegeleiding en de besluitvorming tijden de uitvoering; ii. gelijktijdig uitvoeren werkzaamheden in het kader van beheer en herstel van naastgelegen kelders, muren, kabels, leidingen en zo mogelijk andere fysieke opgaven in het wervengebied; iii. het notarieel vastleggen van de eigendomsverhoudingen en de wederzijdse onderhoudsplicht om de kelders en muren in goede staat te houden;

	c. het ontwikkelen van een meerjarige programmatische aanpak, gericht op geclusterde uitvoering van herstel van kelders, met gelijktijdig herstel van muren, kabels en leidingen en eventuele andere fysieke opgaven; d. een kostenregeling voor herstel van kelders, die: i. eenvoudig, uitlegbaar en aantrekkelijk is; ii. keldereigenaren voldoende financiële zekerheid vooraf geeft; iii. uit gaat van een bijdrage in de herstelkosten in de vorm van een subsidie, of een andere vorm van ondersteuning, met een (al of niet vaste) eigen bijdrage van de keldereigenaar.
Argumenten	
2.1	Het herstel van kelders is te complex voor de meeste keldereigenaren
	Het is belangrijk om keldereigenaren veel meer te ontzorgen in het opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders. Keldereigenaren hebben veel hulp nodig van de gemeente bij het herstel van hun kelders. Dat hebben we ervaren tijdens de herstelprojecten in de pilotfase, dat komt uit de onderzoeken van AEF en Beautiful Lives en we horen het van keldereigenaren tijdens de gesprekken over de definitieve kostenregeling. Het herstel van een enkele kelder en daarbij goed opdracht geven aan een aannemer is al enorm ingewikkeld. Daarnaast is het verstandig, en soms nodig, om meerdere kelders gelijktijdig te herstellen en te combineren met andere werkzaamheden, zoals het herstel van de werfmuur van de gemeente of het verleggen of vervangen van kabels en leidingen van nutsbedrijven. Dan wordt het nog ingewikkelder. In de onderzoeken en de participatie zeggen veel keldereigenaren niet voldoende kennis en ervaring te hebben om het opdrachtgeverschap voor kelderherstel goed in te vullen. De gemeente helpt keldereigenaren nu al op verschillende manieren bij de organisatie en financiering van het kelderherstel. In de pilotfase is gebleken dat dat niet voldoende is. Daarom wil de gemeente de keldereigenaren nog meer ontzorgen in het opdrachtgeverschap. Bijvoorbeeld met een bouwbegeleider die namens de eigenaren de aannemer aanstuurt, door regie te nemen in de planning en afstemming met aangrenzende werkzaamheden en partijen, door nog meer kennis en ervaring te delen over het herstel van kelders en door samenwerkingsafspraken te maken, of op een andere wijze de keldereigenaar vergaand te ontzorgen. Een deel hiervan kan al op korte termijn. Voor een ander deel is een voorbereidingstijd nodig van minimaal anderhalf jaar omdat werk Europees moet worden aanbesteed. Ook moeten met keldereigenaren en nutsbedrijven afspraken worden gemaakt over planningen die met elkaar samenhangen (‘programmering’) en samenwerking.
2.2	Geclusterde uitvoering en samenwerkingsafspraken zorgt voor betere kwaliteit en leidt tot minder kosten, schade en overlast.
	Het is belangrijk dat gemeente en keldereigenaren goede afspraken maken over de samenwerking en over de verantwoordelijkheden en rolverdeling bij het het gezamenlijk of gedelegeerd opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders. Door te werken met een vast projectteam en vaste aannemers zal de kwaliteit van het herstel hoger zijn en de kosten lager doordat ervaring behouden blijft en in nieuwe projecten wordt toegepast. Als door deze vaste teams aan meerdere projecten wordt gewerkt zijn er minder stagnatiekosten, omdat als het ene werk stil ligt kan worden doorgewerkt aan een ander project. De geclusterde aanpak maakt het minder complex omdat de hele straat open ligt en gelijktijdig kelders, muren worden hersteld en kabels en leidingen worden vernieuwd. De overlast is minder want het werk is sneller uitgevoerd en in één keer wordt een in een groter projectgebied alles hersteld. Dat leidt ook tot vermindering van graafschade en lekkage aan kelders dan als later apart voor kabels en leidingen de straat weer open moet. De verwachting is dat de kans groter is dat de meeste keldereigenaren meewerken aan het herstel van kelders.

Kanttekeningen/Risico’s	
2.1	De kans bestaat dat een aantal eigenaren wacht met daadwerkelijk herstel tot het meer ontzorgen bij opdrachtgeverschap is georganiseerd
-	Veel eigenaren zijn gestart met het opstellen van een herstelplan. Daarmee is er voldoende basis voor de opgave om jaarlijks 35 kelders per jaar te herstellen. Een aantal eigenaren van kelders met ernstige schade of lekkage zal tot uitvoering van het kelderherstel overgaan omdat ze niet willen of kunnen wachten, omdat dit herstel voor de veiligheid of voor het gebruik als verblijfsruimte voor wonen of werken nodig is. Voor een aantal keldereigenaren geldt deze urgentie niet en mogelijk besluiten ze te wachten tot het meer ontzorgen van het opdrachtgeverschap is georganiseerd. Verkend wordt of een aantal maatregelen om keldereigenaren meer te ontzorgen in het opdrachtgeverschap al kan worden toegepast om dit risico te ondervangen.
2.2	De kans bestaat dat een aantal eigenaren geen bijdrage aan herstel maar een schadevergoeding wil
	Enkele keldereigenaren hebben aangegeven mogelijk geen bijdrage voor de herstelkosten te willen ontvangen, maar een schadevergoeding. Omdat ze een schadevergoeding rechtvaardig vinden of uit andere overwegingen. Het staat iedere keldereigenaar vrij om op grond van het aansprakelijkheidsrecht een schadevergoeding van de gemeente te vragen. De keldereigenaar kan zich in eerste instantie wenden tot het schadeloket van de gemeente en kan ook naar de rechter gaan. Dan moet de eigenaar aantonen dat zijn schade is veroorzaakt door het toerekenbare onrechtmatige handelen van de gemeente.

Financiën

De kosten voor de ondersteuning van keldereigenaren en de uitvoering van de kostenregeling voor de uitvoering van herstel van kelders worden gedekt uit het budget dat door de raad is vrijgegeven voor de uitvoering van het programmaplan Werk aan de Werf. In de Gemeentelijke programmabegroting heeft de raad hiervoor €16,5 miljoen (prijspeil 2023) per jaar beschikbaar gesteld.

De financiële consequentie van de uitgangspunten in het raadsvoorstel is dat de kosten voor herstel van kelders lager zijn dan met de huidige werkwijze. De jaarlijkse bouwkosten zullen naar verwachting € 1 tot € 1,5 miljoen per jaar dalen ten opzichte van de huidige raming van € 4,5 miljoen, omdat door een aanbesteding grootschalig wordt ingekocht, er sprake zal zijn van leereffecten bij de opdrachtnemer, er geclusterd wordt uitgevoerd en er minder stagnatie zal optreden.
De jaarlijkse personeelskosten zullen afhankelijk van de vorm van uitwerking bij gezamenlijk opdrachtgeverschap met een subsidieregeling € 0,5 miljoen stijgen of bij gedelegeerd opdrachtgevershap met een eigen bijdrage van keldereigenaren 0,4 miljoen dalen ten opzichte van de huidige raming van € 2,5 miljoen.

De kosten voor de voorbereiding en uitvoering van het beheer van kabels en leidingen en de uitvoering van de opgaven in de Omgevingsvisie Binnenstad vallen niet in de scope van het wervengebied. De kosten van regie om te komen tot een gevel tot gevel aanpak waarin werk met werk wordt gemaakt zijn wel voorzien in de raming en dekking van het Programma Wervengebied.

Vervolg

Na besluitvorming over dit raadsvoorstel over de uitgangspunten voor samenwerking, de kostenregeling en het ontzorgen van keldereigenaren in het complexe opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders in het wervengebied, zorgt het college samen met keldereigenaren voor de uitwerking en de uitvoering hiervan. Dit traject wordt vormgegeven in samenspraak met vereniging De Utrechtse Werfkelders, op basis van het Kompas van zeggenschap, in de in juni 2024 door de raad vastgestelde beleidsnota Samen Stad Maken.
Bij het uitwerken van de uitgangspunten wordt onder meer gekeken naar:

1. De kostenverdeling: een bijdrage aan de herstelkosten in de vorm van een subsidie, of door middel van een andere vorm van ondersteuning, met een (al of niet vaste) eigen bijdrage van de keldereigenaar. Daarbij wordt ook meegenomen of, wanneer en hoe uitzonderingen worden gemaakt op de eigen bijdrage van de keldereigenaar, bijvoorbeeld als zonder onderzoek vooraf duidelijk is dat de schade door de gemeente is veroorzaakt.
2. De samenwerking: de vorm waarin we samenwerkingsafspraken maken, bijvoorbeeld in samenwerkingsovereenkomsten of stichting.
3. Het schaalniveau van de samenwerkingsafspraken: per project, rak of het hele wervengebied.
4. Het ontzorgen: worden gemeente en keldereigenaren gezamenlijk opdrachtgever, of dragen de keldereigenaren het opdrachtgeverschap over aan de gemeente? Dat laatste is zeker een optie als daardoor het kelderherstel voor zowel de keldereigenaren als de gemeente goedkoper en sneller kan als gevolg van lagere proces- en uitvoeringskosten, gelijktijdig aanbesteden aan één aannemer, professioneler opdrachtgeverschap en standaardisatie van de werkwijze. Dergelijke randvoorwaarden zijn ook deel van de uitwerking.

Het college is voornemens om hierover een besluit te nemen in het tweede kwartaal van 2025. Over de voortgang wordt twee keer per jaar aan de gemeenteraad gerapporteerd, als onderdeel van de rapportage over de Regeling Risicovolle Projecten.

Om voldoende tijd te hebben voor de uitwerking, verlengt het college de Nadere regel pilotfase subsidie kelders wervengebied gemeente Utrecht 2022 – 2024.

Participatie

Het gesprek met de keldereigenaren over de samenwerking en kostenregeling bij herstel van kelders is meteen begonnen na het vaststellen van het programmaplan ‘Werk aan de Werf’ in 2021. In de proefperiode tot nu toe zijn met de tijdelijke subsidieregeling de eerste kelders hersteld en ervaringen opgedaan met de samenwerking. Daarnaast zijn keldereigenaren betrokken geweest bij en bevraagd in de onderzoeken. Er is gekozen voor een aanpak van werkenderwijs leren en verbeteren. Op basis van de ervaringen is de aanpak tussentijds steeds bijgesteld.

Conform de opdracht van de raad en na raadpleging van vereniging De Utrechtse Werfkelders is begin 2024 een onafhankelijk procesbegeleider aangesteld voor het gesprek over een definitieve kostenregeling. Dat gesprek is één-op-één gevoerd met keldereigenaren, in bijeenkomsten en via de app van de procesbegeleider. In maart waren ongeveer 70 keldereigenaren aanwezig bij een informatiemarkt. Daar zijn de uitkomsten van de onderzoeken gedeeld, de drie varianten van kostenverdeling toegelicht en is gesproken over de verdere vorm en inhoud van de participatie.
In april bleek dat veel keldereigenaren de hulp bij het opdrachtgeverschap (‘ontzorgen’) belangrijker vinden dan de kostenregeling. In samenspraak met vereniging De Utrechtse Werfkelders en de onafhankelijk procesbegeleider is besloten om het meer ontzorgen bij het opdrachtgeverschap in mei en juni verder te bespreken. Dat is gebeurd in gesprekken met individuele en groepjes keldereigenaren, onder wie ook een aantal zakelijke keldereigenaren zoals de Universiteit Utrecht, het Utrechts Monumentenfonds en vastgoedbeheerders. In eerste instantie ging het gesprek over de vraag wat voor gemeente en keldereigenaren belangrijk is bij ontzorgen en een kostenregeling. Daarna ook over de vraag met welke variant van een kostenregeling dat het beste kan worden bereikt. De voorlopige resultaten van die ronde gesprekken zijn eind mei in een informatiemarkt met ongeveer 50 keldereigenaren besproken.

Keldereigenaren konden al die tijd ook reageren en vragen stellen via de participatie app (Parta) van de procesbegeleider. Hierin namen ongeveer 80 keldereigenaren deel aan het gesprek.
De uitkomsten van de gesprekken zijn 21 juni met de keldereigenaren gedeeld. Zij konden tot 16 augustus reageren. Daarnaast zijn 4 dilemma’s voorgelegd. Er zijn een aantal inhoudelijke reacties ontvangen: in een deel werd teruggeblikt en in een deel werd vooruit geblikt. Van de participatie is een apart verslag gemaakt met een beschrijving van de aanpak, het proces, de inhoud en de adviezen die keldereigenaren ons hebben gegeven. De reacties en de antwoorden zijn daarin opgenomen.

Op 24 september zijn de in dit raadsvoorstel opgenomen besluiten en vervolgproces besproken tijdens een bijeenkomst met keldereigenaren van de vereniging DUW

Communicatie
Bij het sturen van dit raadsvoorstel naar uw raad worden de keldereigenaren per e-mail geïnformeerd. Daarnaast verloopt de communicatie via de kanalen van de gemeente Utrecht en media woordvoering.

Referendabel
De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
-

Bijlagen informatief
- Uitgangspuntennotitie ‘Samenwerking met keldereigenaren bij herstel kelders wervengebied'
- Verslag van de participatie over het ontzorgen van keldereigenaren en over de kostenregeling Wervengebied.
- Onderzoek door AEF om te leren van de lessen van de schadeafhandeling in Groningen en Limburg
- Onderzoek door Beautiful lives naar de samenwerking en invulling van de burenplicht en zorgplicht.
- Advies van de Raad van de Leefomgeving over de aanpak van de funderingsproblematiek.
- Schadeboek kelders Utrecht, opgesteld door Antea Group, Royal HaskoningDHV en Witteveen+Bos.
- Onderzoek naar schades in de Utrechtse kelders door Antea Group, Royal HaskoningDHV en Witteveen+Bos.
- Review door Professor dr.ir. J.G. (Jan) Rots, hoogleraar Constructiemechanica aan de TU Delft van het Schadeboek kelders Utrecht en van het Onderzoek van schades in de Utrechtse kelders.

Uitgangspunten samenwerking met keldereigenaren

bij herstel kelders wervengebied

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Uitgangspunten samenwerking met keldereigenaren
bij herstel kelders wervengebied

Het herstel van de historische kelders in het wervengebied is een gezamenlijke inspanning van keldereigenaren en gemeente. In dit document beschrijven we de ambitie en uitgangspunten met betrek king tot de samenwerking keldereigenaren voor de resterende looptijd van het Programma Wervengebied. Deze zijn tot stand gekomen in de samenwerking met keldereigenaren bij het herstel van kelders gedurende de pilot periode tussen 2021 en 2024, in gesprekken en bijeenkomsten met keldereigenaren en op basis van onderzoeken naar schade en schadeoorzaken aan kelders, schade afhandeling door de overheid in Groningen en Limburg en onderzoek naar de samenwerking en invulling van onze burenplicht en maatschappelijke zorgplicht. We beschrijven de huidige samenwerking en wat we nog meer kunnen doen om keldereigenaren vergaand te ontzorgen bij het opdrachtgeverschap voor kelderherstel. En we beschrijven wat keldereigenaren belangrijk vinden in een kostenregeling en waarom een bijdrage aan de herstelkosten, en niet een vergoeding van de schade daar het beste op aansluit. Na besluitvorming door de gemeenteraad worden deze uitgangspunten verder uitgewerkt.

September 2024

Inhoud

1. Samenvatting 4
- **1.1 Leren en verbeteren met de tijdelijke subsidieregeling** 4
- **1.2 Onderzoeken** 4
- **1.3 Keldereigenaren helpen bij kelderherstel** 5
- **1.4 Kostenregeling** 6

2. Wat vooraf ging: leren en verbeteren 8

3. Onderzoek 11
- **3.1 Samenvatting** 11
- **3.2 Schade en schadeoorzaken** 11
  - Aanpak vervolgonderzoek 12
  - Conclusies 12
  - Samenhangende rapportages 12
  - Onderzoek waterdichte laag 12
- **3.3 Lessen uit schadeafhandeling door de overheid** 14
  - Onderzoek AEF naar schadeafhandeling Groningen en Limburg 14
  - Advies Raad voor de Leefomgeving over funderingsschade 15
- **3.4 Onderzoek naar invulling burenplicht en maatschappelijke zorgplicht** 16

4. Keldereigenaren ontzorgen bij kelderherstel 17
- **4.1 Samenvatting** 17
- **4.2 Herstel van kelders en opdracht geven: enorm ingewikkeld** 17
- **4.3 Hoe helpen we de keldereigenaren nu?** 18
- **4.4 Keldereigenaren verder ontzorgen** 18
  - Processen eenvoudiger maken 19
  - Opdrachtgeverschap eenvoudiger maken 19
  - Kennis en ervaringen delen 19
- **4.5 Afspraken vastleggen** 19

5. Kostenregeling voor het herstel van schade aan kelders 22
- **5.1 Samenvatting** 22
- **5.2 Varianten van kostenverdeling** 22
  - Bewijsvermoeden 22
  - Technisch expert oordeel 23
  - Subsidie 23
- **5.3 Kostenregeling kelderherstel: wat is belangrijk, welke variant past daar het beste bij?** 24
  - Veroorzaker betaalt 24
  - Een eenvoudige kostenregeling 24
  - Een aantrekkelijke regeling met financiële zekerheid vooraf 25
  - Samenwerken en voorkomen van conflicten en juridische procedures 25
  - Herstel van schade en behoud erfgoed 25
  - Zo laag mogelijke proces- en uitvoeringskosten 26
  - Gelijktijdig andere maatschappelijke opgaven uitvoeren 26
- **5.4 Vergelijking van de varianten** 27
- **5.5 Terugvaloptie: geen kostenregeling** 27

1. Samenvatting

Eind 2024 besluit de gemeenteraad over de uitgangspunten voor de samenwerking, kostenregeling en het ontzorgen van keldereigenaren bij het herstel van de werf-, kluis- en straatkelders in het wervengebied. Daarmee wordt de proefperiode afgesloten die in juli 2021 begon met het vaststellen van het programmaplan 'Werk aan de Werf' door de gemeenteraad. Daarmee gaf de raad de opdracht tot een gezamenlijke en samenhangende aanpak van het behoud en herstel van het wervengebied en het invullen van de burenplicht en maatschappelijke zorgplicht door de gemeente. Bij het vaststellen van het programmaplan werd geen besluit genomen over de kostenregeling omdat er nog onvoldoende kennis was over schade aan kelders en de schadeoorzaken.

1.1 Leren en verbeteren met de tijdelijke subsidieregeling

Om kelderherstel mogelijk te maken is in november 2022 een tijdelijke subsidieregeling ingesteld en een proefperiode gestart voor de samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren. Er is gekozen voor werkenderwijs leren en verbeteren. Daarbij is ervaring opgedaan met het herstel van kelders en het ondersteunen (financieel en bij de voorbereiding en uitvoering van herstelprojecten) van keldereigenaren. De aanpak en voortgang daarvan zijn onder meer beschreven in de voortgangsrapportages die twee keer per jaar in het kader van de Regeling Risicovolle Projecten aan de raad worden gestuurd. In de raadsbrieven en voortgangsrapportages wordt de raad ook geïnformeerd dat het op basis van ervaringen, omstandigheden en nieuwe inzichten soms net iets anders gaat dan in het raadsbesluit van juli 2021 is opgeschreven.

1.2 Onderzoeken

Sinds het raadsbesluit van juli 2021 heeft de gemeente verschillende onderzoeken laten doen om de voorstellen voor een kostenregeling te onderbouwen en de invulling van onze burenplicht en maatschappelijke zorgplicht te evalueren. Daarvoor is de proefperiode gebruikt waarin we werkenderwijs ervaring hebben opgedaan met het herstel van kelders, een kostenregeling op basis van subsidie en de complexiteit van kelderherstel voor alle betrokkenen.

Ingenieursbureaus Antea Group, Royal HaskoningDHV en Witteveen+Bos hebben onderzoek gedaan naar schade aan kelders en schadeoorzaken. Zij komen tot de conclusie dat het zeer moeilijk, zo niet onmogelijk is om de oorzaak van schade aan kelders vast te stellen. Hierdoor is het ook niet of nauwelijks mogelijk om schade en herstelkosten aan een veroorzaker toe te delen. Er is geen duidelijk patroon ontdekt in de schades aan kelders in het wervengebied. Uit het schadeonderzoek blijkt dat zwaar verkeer niet de (hoofd)oorzaak is van schades.

Adviesbureau AEF heeft onderzoek gedaan naar de lessen die Utrecht kan leren van de schadeafhandeling door de Rijksoverheid in Groningen (gaswinning) en Limburg (overstroming). Volgens AEF is de kans beperkt dat Utrecht tegen de dezelfde knelpunten aanloopt als in Groningen en Limburg. Dat komt omdat de Utrechtse aanpak met een subsidieregeling voor herstelkosten duidelijk anders is; namelijk gericht op een bijdrage in de herstelkosten in plaats van het een vergoeding van de schade. AEF adviseert om bij een kostenregeling uit te gaan van subsidie voor de herstelkosten en niet van aansprakelijkheid en schadevergoeding. De Raad voor de Leefomgeving komt in een advies over herstel van schade aan funderingen van woningen tot een soortgelijk advies.

Uit het onderzoek naar de samenwerking bij kelderherstel en de invulling van onze burenplicht en maatschappelijke zorgplicht, komt onderzoeksbureau Beautifull Lives tot de conclusie dat kelder-eigenaren bij het herstel van kelders over het algemeen positief zijn over de samenwerking met en de ondersteuning door de gemeente. De gemeente krijgt wel het advies om meer regie te nemen in de aanpak van meerdere kelders tegelijkertijd, de afstemming met nutsbedrijven over werk aan kabels en leidingen, en keldereigenaren meer te ontzorgen bij het opdrachtgeverschap. AEF komt tot een vergelijkbaar advies.

1.3 Keldereigenaren helpen bij kelderherstel

Keldereigenaren hebben veel hulp nodig van de gemeente bij het herstel van hun kelders. Dat hebben we ervaren tijdens de herstel-projecten in de proefperiode, dat komt uit de onderzoeken van AEF en Beautiful Lives en we horen het vaak van keldereigenaren tijdens de gesprekken over de definitieve kostenregeling. Het herstel van een enkele kelder en daarbij goed opdracht geven aan een aannemer is al enorm ingewikkeld. Daarnaast is het verstandig en soms nodig om meerdere kelders gelijktijdig te herstellen en te combineren met andere werkzaamheden, zoals het verleggen of vervangen van kabels en leidingen. Dan wordt het nog ingewikkelder. In de onderzoeken en de participatie zeggen veel (particuliere) keldereigenaren niet voldoende kennis en ervaring te hebben om het opdrachtgeverschap voor kelderherstel goed in te vullen.

De gemeente helpt keldereigenaren nu al op verschillende manieren bij de organisatie en financiering van het kelderherstel. Het is nodig dat de gemeente de keldereigenaren nog meer gaat ontzorgen in het opdrachtgeverschap. Een deel hiervan kan al op korte termijn. Voor

een ander deel is een voorbereidingstijd nodig van minimaal anderhalf jaar omdat werk Europees moet worden aanbesteed.

1.4 Kostenregeling

In gesprekken met keldereigenaren is in beeld gebracht wat keldereigenaren en gemeente belangrijk vinden in een kostenregeling en met welke variant dit het beste wordt gerealiseerd. Daarbij zijn 3 varianten vergeleken: bewijsvermoeden, expert oordeel en subsidie. Keldereigenaren en gemeente vinden dat de kostenregeling eenvoudig en aantrekkelijk moet zijn, met lage proces- en uitvoeringskosten, dat de regeling vooraf financiële zekerheid geeft en niet leidt tot conflicten en juridische procedures. Uit de vergelijking, gesprekken en onderzoeken blijkt dat een subsidieregeling hier het beste op aansluit.

Het meest eerlijk zou zijn als de veroorzaker van de schade deze ook betaalt. Er wordt dan een schadevergoeding betaald door het bewijsvermoeden of expert oordeel toe te passen. Dat wordt geen eenvoudige regeling omdat uit onderzoek blijkt dat de oorzaak en veroorzaker van schade aan kelders niet of nauwelijks zijn aan te wijzen. Bij een keuze voor schadevergoeding ontstaat bijna zeker een verschil van inzicht tussen keldereigenaar en gemeente over de oorzaken en veroorzakers van de schade. De kans op conflicten en juridische procedures is dan groot. De meeste keldereigenaren geven de voorkeur aan een eenvoudige regeling op basis van subsidie. Bij de subsidieregeling is de financiële zekerheid vooraf ook groter voor de keldereigenaar. De drie varianten maken weinig verschil voor randvoorwaarden als de inzet van de financiële bijdrage voor kelderherstel, het ontzorgen van keldereigenaren bij opdrachtgeverschap en het combineren van kelderherstel met ander werk in het wervengebied. Voorwaarden hiervoor kunnen in de subsidieregeling worden opgenomen of in een overeenkomst worden vastgelegd.

In gesprek met keldereigenaren

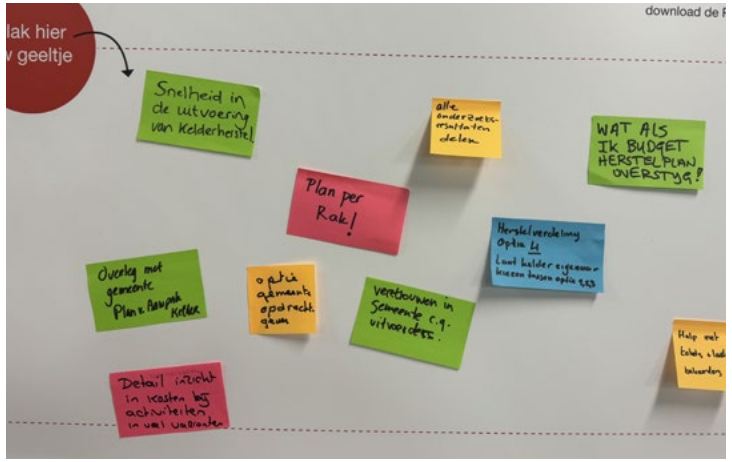
Het gesprek met de keldereigenaren over de samenwerking en kostenregeling bij herstel van kelders is meteen begonnen na het vaststellen van het programmaplan ‘Werk aan de Werf’ in 2021. In de proefperiode tot nu toe zijn met de tijdelijke subsidieregeling de eerste kelders hersteld en ervaringen opgedaan met de samenwerking. Daarnaast zijn keldereigenaren betrokken geweest bij en bevraagd in de onderzoeken. Er is gekozen voor een aanpak van werkenderwijs leren en verbeteren. Op basis van de ervaringen is de aanpak tussentijds steeds bijgesteld.

Na raadpleging van vereniging De Utrechtse Werfkelders (DUW) is begin 2024 een onafhankelijk procesbegeleider aangesteld voor het gesprek over een definitieve kostenregeling. Dat gesprek is één-op-één gevoerd met keldereigenaren, in bijeenkomsten en via de app van de procesbegeleider. In maart waren ongeveer zeventig keldereigenaren aanwezig bij een informatiemarkt. Daar zijn de uitkomsten van de onderzoeken gedeeld, de drie varianten van kostenverdeling toegelicht en is gesproken over de verdere vorm en inhoud van de participatie.

In april bleek dat veel keldereigenaren de hulp bij het opdrachtgeverschap (‘ontzorgen’) belangrijker vinden dan de kostenregeling. In samenspraak met vereniging De Utrechtse Werfkelders en de onafhankelijk procesbegeleider is besloten om het ontzorgen bij het opdrachtgeverschap te betrekken bij de participatie over de kostenregeling en dat in mei en juni verder te bespreken. Dat is gebeurd in gesprekken met individuele en groepjes keldereigenaren, onder wie ook een aantal zakelijke keldereigenaren zoals de Universiteit Utrecht, het Utrechts Monumenten Fonds en vastgoedbeheerders. De voorlopige resultaten van die ronde gesprekken zijn eind mei in een informatiemarkt met ongeveer vijftig keldereigenaren besproken.

Keldereigenaren konden al die tijd ook reageren en vragen stellen via de participatie (Parta) app van de procesbegeleider. Hierin namen ongeveer zestig keldereigenaren deel aan het gesprek.

De uitkomsten van de gesprekken zijn 21 juni met de keldereigenaren gedeeld. Hierna is de participatie op verzoek van de keldereigenaren nog met acht weken verlengd tot 16 augustus. Daarbij zijn vier dillemma’s voorgelegd. Naar aanleiding van de ontvangen reacties zijn aanvullende inzichten daarna nog verwerkt in dit document. Van de participatie is een apart verslag gemaakt met een beschrijving van de aanpak, het proces, de inhoud en de adviezen die keldereigenaren ons hebben gegeven.



2. Wat vooraf ging: leren en verbeteren

Eind 2024 besluit de gemeenteraad over de uitgangspunten voor een kostenregeling en het ontzorgen van keldereigenaren bij het herstel van de werf-, kluis- en straatkelders in het wervengebied. Daarmee wordt een periode afgesloten van besluitvorming, ervaring opdoen met het herstellen van kelders, het opbouwen van relaties en samenwerking, onderzoek en evaluaties, bijsturen en participatie door keldereigenaren over varianten van een kostenregeling. Dit begon in juli 2021 met het vaststellen door de gemeenteraad van het programmaplan 'Werk aan de Werf'. Daarmee gaf de raad de opdracht tot een gezamenlijke en samenhangende aanpak van het behoud en herstel van het wervengebied en het invullen van de burenplicht en maatschappelijke zorgplicht door de gemeente. Bij het vaststellen van het programmaplan werd geen besluit genomen over de kostenregeling omdat er nog onvoldoende kennis was over schade aan kelders en de schadeoorzaken. Om een beeld te krijgen van schade en schadeoorzaken, moest in 2022 en 2023 eerst onderzoek worden gedaan in kelders die voor herstel werden open gegraven.

Om kelderherstel mogelijk te maken is in november 2022 een tijdelijke subsidieregeling ingesteld en een proefperiode gestart voor de samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren. Er is voor gekozen om werkenderwijs te leren en te verbeteren. Daarbij is ervaring opgedaan met het herstel van kelders en het ondersteunen (financieel en bij de voorbereiding en uitvoering van herstelprojecten) van keldereigenaren. De aanpak en voortgang daarvan zijn onder meer beschreven in de voortgangsrapportages die twee keer per jaar in het kader van de Regeling Risicovolle Projecten aan de raad worden gestuurd. In de raadsbrieven en voortgangsrapportages wordt de raad ook geïnformeerd dat het op basis van ervaringen, omstandigheden en nieuwe inzichten soms net iets anders gaat dan in het raadsbesluit van juli 2021 is opgeschreven. In dit hoofdstuk een overzicht van de stappen die tot dusver zijn gezet.

Werk aan wal- en kluismuren stilgelegd (december 2019)
In 2019 heeft de gemeente het herstel van wal- en kluismuren in het wervengebied stilgelegd. Dit is toegelicht in de raadsbrief over de Samenhangende aanpak Wal- en Kluismuren. Aanleiding was dat het werk meer tijd kostte dan gepland, de kosten hoger uitvielen dan geraamd en dat er tijdens het werk forse schade ontstond aan erfgoed in de directe omgeving. Volgens een rapport van de Antea Groep werd de complexiteit van het werk stelselmatig onderschat, was het projectmanagement niet goed op orde en werden er geen maatregelen genomen om de situatie te verbeteren.

Plan van Aanpak (juli 2020)
In juli 2020 heeft de raad het Plan van aanpak Wervengebied vastgesteld, om te komen tot het programmaplan 'Werk aan de Werf'. De gemeente doet onderzoek naar de opgave van het herstel en behoud van het wervengebied, naar de samenhang van de objecten in het wervengebied, de oorzaken van schade, de eigendomssituatie, uitvoeringsmethouden en naar de organisatie en werkprocessen.

Commissie van Wijzen Wervengebied (april 2021)
In 2020 wordt een Commissie van Wijzen Wervengebied (CvWW) ingesteld. De commissie adviseert in haar rapport De Vergeten Burenplicht over de eigendomsverhoudingen tussen de keldereigenaren en de gemeente en over de verantwoordelijkheden die daaruit voortvloeien. De commissie concludeert dat de gemeente eigenaar is van de weg en wat daartoe behoort (bestrating, waterafvoer e.d.), van de werven en de wal- kluis- en werfmuren.

De eigenaar van een pand is eigenaar is van de kelder onder de straat als die met de kelder onder het pand is verbonden (‘horizontale natrekking’). Als de kelder niet is verbonden met het aangrenzende pand, dan is de gemeente eigenaar van de kelder onder de weg (‘verticale natrekking’). Een eigenaar is verantwoordelijk voor de goede staat en veiligheid van zijn eigendom, en draagt de kosten die daaruit voortvloeien. De eigenaar draagt ook het risico van beschadiging van zijn eigendom, maar kan schade die wordt veroorzaakt door onrechtmatig handelen van een ander op de veroorzaker. De commissie adviseert om uit te gaan van een buren- en zorgplicht van de gemeente. Zij stelt voor bij het vaststellen van de verantwoordelijkheid voor het herstel van schade een bewijsvermoeden toe te passen. Want volgens de commissie zijn er sterke aanwijzingen dat de schade die sinds het herstel en waterdicht maken in de jaren negentig is ontstaan, in belangrijke mate is toe te schrijven is aan oorzaken waarvoor de gemeente verantwoordelijk is (zoals te zwaar verkeer). De commissie heeft daarnaast geadviseerd om voor het herstel van kelders een stichting op te richten, zoals ook in de jaren ‘90 is gebeurd.

Programmaplan Werk aan de werf (juli 2021)

In 2021 stelt de gemeenteraad het programmaplan Werk aan de Werf vast. Hiermee neemt de gemeente zich voor om werk te maken van de eerder niet uit de verf gekomen burenplicht en maatschappelijke zorgplicht. De centrale opgave van het programma is een samenhangend en gezamenlijk herstel en behoud van het wervengebied. In het programmaplan zijn de volgende vijf doelen beschreven: (1) herstel van schade aan erfgoed, (2) voorkomen van schade aan erfgoed, (3) beheren van het wervengebied, (4) voorkomen van onveilige situaties, (5) beter invullen van de burenplicht en de maatschappelijke zorgplicht.

Opdracht tot uitwerken van de kostenregeling (juli 2021)
In het raadsbesluit van juli 2021 geeft de gemeenteraad opdracht aan het college om “samen met eigenaren van kelders (…) op basis van het advies van de Commissie van Wijzen Wervengebied (…) een samenwerkingsarrangement te maken over de samenwerking en financiering van het herstel van kelders, en hierbij de varianten ‘bewijsvermoeden’ en ‘technisch expert-oordeel’ voor de kostenverdeling uit te werken (…).” De gemeenteraad neemt, na participatie door keldereigenaren, het advies van de CvWW om te werken met een stichting niet over en besluit om: “(…) per rak of straat een samenwerkingsarrangement te maken (…)”. De raad neemt nog geen besluit over de kostenregeling omdat er onvoldoende kennis is over de schade aan kelders en de oorzaken daarvan.

Aankondiging onderzoek schade en schadeoorzaken (september 2021)
In september 2021 informeert het college de gemeenteraad per brief dat de uitwerking van de varianten voor een “eerlijke en evenwichtige kostenregeling zo lang duurt als nodig en zo snel gaat als mogelijk”. Het college informeert de raad dat in 2022 en 2023 – bij de uitvoering van het herstel van kelders – onderzoek wordt gedaan naar schades en de oorzaken daarvan. Het onderzoek geeft de noodzakelijke informatie voor het nemen van een besluit over de kostenregeling.

Al werkend leren en verbeteren (2022 – heden)
Sinds 2022 is veel ervaring opgedaan met herstel van muren en kelders, samenwerking met keldereigenaren en de invulling van de burenplicht en maatschappelijke zorgplicht. Er is gekozen voor een aanpak van werkenderwijs leren en verbeteren. Met omgevingsmanagers, een bouwmeester en wervenmeester worden de eigenaren ondersteund in alle aspecten van de voorbereiding en uitvoering van het herstel en beheer van het gebied. Er zijn een online kenniscentrum en informatiecentrum ingericht waar keldereigenaren terecht kunnen voor informatie en vragen. Er wordt geïnvesteerd in innovatie van uitvoeringsmethoden. Regelmatig vinden reviews, audits en onderzoeken plaats om de aanpak te evalueren en steeds weer een beetje beter te maken.

Tijdelijke subsidieregeling (2022)
In november 2022 heeft het college een tijdelijke subsidieregeling ingesteld. In oktober 2023 is deze subsidieregeling verbeterd op basis van de evaluatie en eerste ervaringen. Met de ‘subsidieregeling kelderherstel wervengebied’ kunnen keldereigenaren subsidie aanvragen voor het opstellen van een plan en de uitvoering van onderhoud, herstel van hun kelders. Er wordt subsidie gegeven voor de uitvoering van maatregelen voor verbetering van de constructieve veiligheid van de kelder, de instandhouding van erfgoed en het waterdicht maken, op voorwaarde dat deze maatregelen nodig, doelmatig en proportioneel zijn.

Maart 2023
Start kelderherstel. We herstellen 30 kelders in 2023. Terwijl de kelders openliggen voor herstel, doen drie bureaus nader onderzoek naar schade en schadeoorzaken. Gemeente bekijkt intussen of de eerste ervaringen met de subsidieregeling aanleiding geven tot aanpassingen in de regeling, de eisen aan het herstelplan en de manier waarop de gemeente de keldereigenaren ondersteunt.

Maart 2024
De gemeente deelt de eerste (deels voorlopige) uitkomsten van de onderzoeken met keldereigenaren en gaat in gesprek over de definitieve kostenregeling. Naast de 2 varianten die al op de tafel lagen (‘bewijsvermoeden’ en ‘technisch expert-oordeel’), wordt de subsidieregeling uitgewerkt als derde variant. De gemeenteraad wordt hierover per brief geïnformeerd.

April 2024
Het College van B en W stemt in met de conclusies en aanbevelingen van AEF en Beautiful Lives om het proces van kelderherstel verder te vereenvoudigen, door de complexiteit van het opdrachtgeverschap door keldereigenaren te verminderen en een meer geclusterde uitvoering van herstel. Voor de langere termijn wordt onderzocht welke structurele verbeteringen mogelijk zijn, zoals een meer gecoördineerde werkwijze en meer verbinding met andere grote opgaven in het wervengebied. Lees hier de raadsbrief.

3. Onderzoek

3.1 Samenvatting

Sinds het raadsbesluit van juli 2021 heeft de gemeente verschillende onderzoeken laten doen om de voorstellen voor een kostenregeling te onderbouwen en de invulling van onze burenplicht en maatschappelijke zorgplicht te evalueren. Daarvoor is de proefperiode gebruikt waarin we werkenderwijs ervaring hebben opgedaan met het herstel van kelders, een kostenregeling op basis van subsidie, en de complexiteit van kelderherstel voor alle betrokkenen.

Ingenieursbureaus Antea Group, Royal HaskoningDHV en Witteveen+Bos hebben onderzoek gedaan naar schade aan kelders en schadeoorzaken. Zij komen tot de conclusie dat het zeer moeilijk, zo niet onmogelijk is om de oorzaak van schade aan kelders vast te stellen. Hierdoor is het ook niet of nauwelijks mogelijk om een schade en de herstelkosten aan een veroorzaker toe te schrijven. Er is geen duidelijk patroon ontdekt in de schades aan kelders in het wervengebied. Uit het schadeonderzoek blijkt dat zwaar verkeer niet de (hoofd) oorzaak is van schades.

Adviesbureau AEF heeft onderzoek gedaan naar de lessen die Utrecht voor het herstel en behoud van het wervengebied kan leren van de schadeafhandeling door de Rijksoverheid in Groningen (gaswinning) en Limburg (overstroming). Volgens AEF is de kans beperkt dat Utrecht tegen de dezelfde knelpunten aanloopt als in Groningen en Limburg. Dat komt omdat de Utrechtse aanpak met een subsidieregeling voor herstelkosten duidelijk anders is; namelijk gericht op een bijdrage aan de herstelkosten in plaats van het een vergoeding van de schade. AEF adviseert om bij een kostenregeling uit te gaan van subsidie voor de herstelkosten en niet van aansprakelijkheid en schadevergoeding. De Raad voor de Leefomgeving komt in een advies over herstel van schade aan funderingen van woningen tot een soortgelijk advies. Omdat (net als bij het herstel van kelders) de oorzaak van schade aan funderingen nauwelijks is vast te stellen, leidt een kostenregeling op basis van schadevergoeding (in Utrecht: expert oordeel of bewijsvermoeden) tot conflicten en juridisering.

Uit het onderzoek naar de samenwerking bij kelderherstel en de invulling van onze burenplicht en maatschappelijke zorgplicht, komt onderzoeksbureau Beautiful Lives tot de conclusie dat keldereigenaren bij het herstel van kelders over het algemeen positief zijn over de samenwerking met en de ondersteuning door de gemeente. De gemeente krijgt wel het advies om meer regie te nemen in de aanpak van meerdere kelders tegelijkertijd, de afstemming met nutsbedrijven over werk aan kabels en leidingen, en keldereigenaren meer te ontzorgen bij het opdrachtgeverschap. AEF komt tot een vergelijkbaar advies.

3.2 Schade en schadeoorzaken

Om het erfgoed te behouden en het wervengebied veilig te houden, is kennis nodig van de technische staat van de kelders, schade en schadeoorzaken. Ingenieursbureaus Antea Group, Royal HaskoningDHV en Witteveen+Bos hebben van 2021 tot en met mei 2024 onderzoek gedaan naar de schade, schadeoorzaken en -veroorzakers aan kelders in het wervengebied. In 2021 is een inventarisatie gemaakt van schades aan kelders en een risicobeoordeling gedaan van schades aan kelders. Ook is berekend hoe sterk enkele kelders zijn. In 2023 – 2024 is opdracht gegeven om vervolgonderzoek te doen naar schade en schadeoorzaken, en of daar een patroon in valt te ontdekken. De opdracht is tot stand gekomen in afstemming met vereniging De Utrechtse Werfkelders. Professor

dr.ir. J.G. (Jan) Rots, hoogleraar Constructiemechanica aan de TU Delft en voormalig lid van de Commissie van Wijzen Wervengebied, beoordeelt het onderzoek.

> Lees het rapport 'Kelders Wervengebied Utrecht: Inventarisatie en oorzaken van schade aan kelders' januari 2022 (pdf)
> Naar het rapport Belastbaarheid van kelders

Aanpak vervolgonderzoek

Voor het vervolgonderzoek zijn inspecties (binnenin de kelders) en constructieve beoordelingen van 91 kelders gebruikt. Daarnaast zijn in het onderzoek de ervaringen meegenomen van het herstel van ongeveer 20 kelders aan de Vismarkt, Haverstraat, bij Magazijn de Zon en aan de Oudegracht. Omdat deze kelders voor herstel waren open gegraven, konden ze nu ook van bovenaf worden bekeken.

Om meer inzicht in het ontstaan schades te krijgen, is gewerkt met een aantal aannames over de wijze waarop schade kan zijn ontstaan. Bijvoorbeeld dat schade is ontstaan door een slappe ondergrond, baggeren in de grachten, zettingen, overbelasting door verkeer of herstel van wal- en kluismuren. In het vervolgonderzoek is geprobeerd die aannames over schadeoorzaken te bewijzen.

Conclusies

In het vervolgonderzoek is gebleken dat een aantal aannames waardoor de schades kunnen zijn ontstaan niet – of slechts een enkele keer gedeeltelijk – worden bevestigd. Uit het onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Het is zeer moeilijk, zo niet onmogelijk, om de exacte oorzaak van schade aan een kelder vast te stellen. Er zijn vrijwel altijd meerdere soorten schades. Schade aan een kelder is vaak een gevolg van een combinatie van verschillende oorzaken. Het is meestal niet mogelijk om vast te stellen in welke volgorde de schade is ontstaan. Verschillende schadeoorzaken kunnen elkaar versterken. Het is daardoor ook niet of nauwelijks mogelijk om schade toe te wijzen aan een specifieke veroorzaker.
- Er is geen duidelijk patroon ontdekt in de schades aan kelders in het wervengebied. Ook uit historisch onderzoek naar omgevingscondities blijken geen patronen af te leiden. Opvallend is dat kelders met een vergelijkbare constructie die naast elkaar liggen toch andere, meer of minder schades kunnen hebben. Als sprake zou zijn van herkenbare patronen, dan zouden deze kelders vergelijkbare schades moeten hebben. Uit het schadeonderzoek blijkt dat zwaar verkeer niet de enige (hoofd)oorzaak is van alle schades.
- De verwachting is dat als de komende jaren meer kelders onderzocht zouden worden, de betrouwbaarheid van de resultaten weliswaar toeneemt, maar dat het beeld dat iedere kelder zijn eigen verhaal vertelt niet gaat veranderen.

Samenhangende rapportages

Als onderdeel van het vervolgonderzoek naar schades aan de kelders in Utrecht is een schadeboek opgesteld waarin de soorten scheuren en schades zijn samengebracht die veel voorkomen bij kelders in het wervengebied. Van alle soorten scheuren en schades zijn de kenmerken en mogelijke oorzaken omschreven en geïllustreerd met foto's. Het schadeboek is gebruikt om de herstelkosten op basis van schade te verdelen. Het schadeboek is zó opgesteld dat dit ook los gebruikt kan worden door bijvoorbeeld inspecteurs die de kelders onderzoeken.

Daarnaast is geprobeerd schades toe te delen aan veroorzakers en een kostenverdeling te maken in de varianten 'bewijsvermoeden' en 'expert oordeel'. Het toedelen van herstelkosten aan één specifieke veroorzaker van schade is in de varianten bewijsvermoeden en expert oordeel vrijwel onmogelijk. Dezelfde soorten schades kunnen door meerdere oorzaken zijn veroorzaakt. Vaak heeft een kelder meerdere soorten schades waarbij de volgorde van ontstaan niet duidelijk is, en oorzaak en gevolgschade moeilijk van elkaar zijn te scheiden. Naast gemeente en keldereigenaar kan de schade ook door derden (bijvoorbeeld nutsbedrijven) of spontaan (bijvoorbeeld ouderdom, bouw, bodemgesteldheid, klimaat) zijn ontstaan. Dit maakt dat er arbitraire keuzes gemaakt moeten worden om de kosten van herstelposten te kunnen toewijzen aan schades.

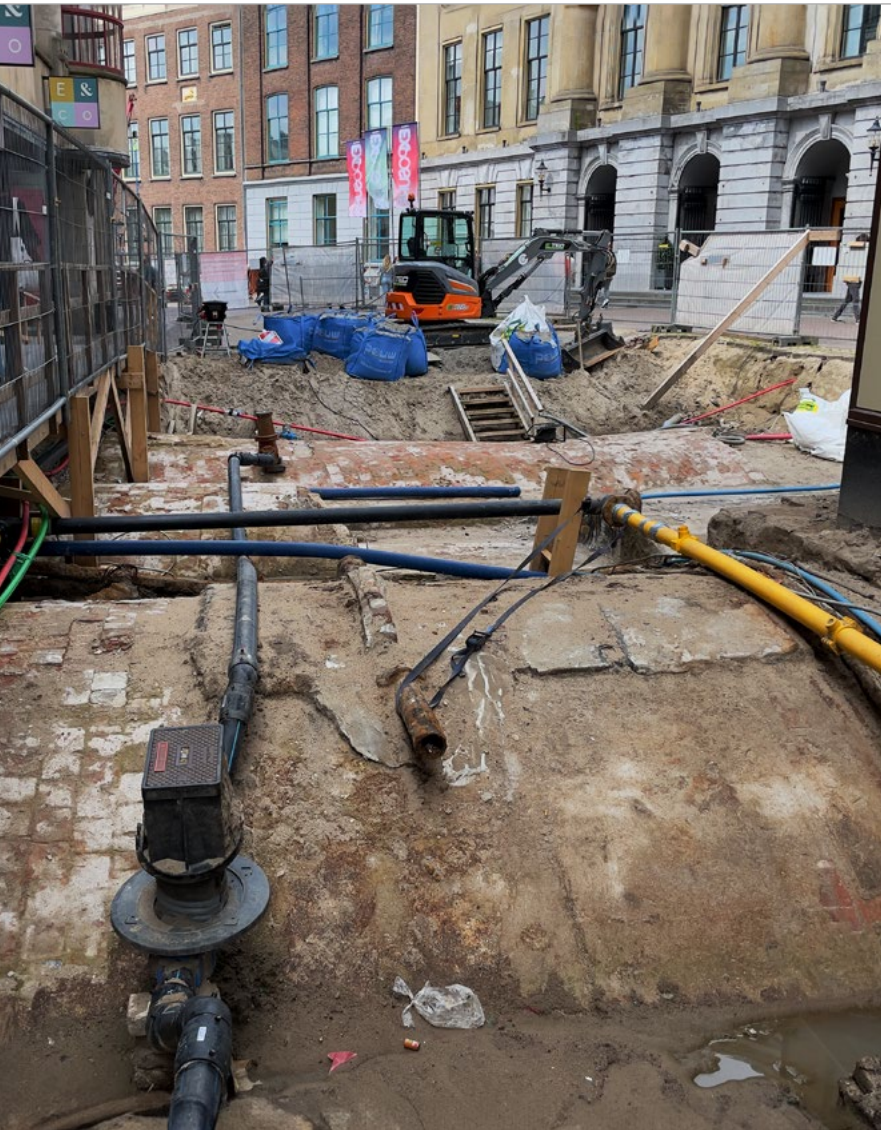
Momenteel stellen de bureaus een beschrijving op van een kostenverdeling op basis van schadetoewijzing. Daarbij worden negen kelders doorberekend. De rapportage wordt eind juni 2024 verwacht.

> Lees hier het schadeboek Utrechtse werfkelders.
> Lees hier het rapport 'Onderzoek naar schades in de Utrechtse kelders'

Technische review onderzoeken door Professor dr.ir. J.G. (Jan) Rots

Professor dr.ir. J.G. (Jan) Rots, hoogleraar Constructiemechanica aan de TU Delft en voormalig lid van de Commissie van Wijzen Wervengebied heeft de onderzoeken naar schade en schadeoorzaken beoordeeld. Hij schrijft:

- De overall methode die de onderzoekers hebben toegepast voor de trendanalyse en het schadeboek is passend en geschikt. Er is gekeken naar de gegevens over de objecten, over de schade



en over de invloed vanuit de omgeving. De studie heeft vooral de derde categorie gegevens beschouwd en heeft daar een grote bijdrage aan geleverd.

- In de beschrijving van schade en schadeoorzaken lijken de intensiteit van de belasting en de schade onderbelicht. Er is in de rapporten weinig of geen aandacht voor intensiteitsmaten voor de verticale en horizontale verschil-verplaatsingen, of voor trillingen ten gevolge van dynamische bronnen op, in onder of naast het object.
- In het rapport wordt gesteld dat hypotheses over schadeoorzaken niet – of slechts een enkele keer gedeeltelijk – kunnen worden bevestigd. De onderzoekers blijken de beperkingen van hun studie te kennen en relativeren hun conclusies. Wij ondersteunen deze beperkingen en de relativering van de conclusies. In combinatie met het vorige punt, wil dit zeggen dat de uitkomsten en conclusies van de studie met grote voorzichtigheid tegemoet dienen te worden getreden. Er is vooralsnog geen duidelijk patroon met schades herkenbaar gerelateerd aan oorzaken te ontdekken.
- Het is mogelijk om meer onderzoek met modellering en monitoring te doen, maar of het nuttig en proportioneel is om daar dieper in te duiken gegeven de komende keuze tussen de drie varianten voor een kostenverdeelsleutel (bewijsvermoeden, technisch expertoordeel en subsidieregeling) valt te bezien.

> Lees hier de review

Onderzoek waterdichte laag

Gemeente Utrecht en vereniging De Utrechtse Werfkelders hebben de TU Delft gevraagd om te onderzoeken hoe lang de waterdichte laag mee kan gaan die tussen 1992 en 2002 op de kelders is aangebracht. Hoe lang de waterdichte laag mee kan, wordt vooral bepaald door het bindmiddel (bitumen). Als de flexibiliteit van de waterdichte laag afneemt ontstaan er kleine scheuren en kan de laag gaan lekken. Om te kijken hoe lang de waterdichte laag nog mee kan gaan, zijn 6 proefstukken onderzocht op chemische veranderingen en zijn de stijfheid en flexibiliteit van het materiaal gemeten. Voor het onderzoek zijn 3 locaties onderzocht.

Het onderzoek van de proefstukken laat veroudering zien. De mate van veroudering geeft aan dat de waterdichte laag ongeveer op de helft van de leeftijd zit waarin verwacht wordt dat hij nog waterdicht is. Een levensduur van 50 tot 60 jaar is haalbaar. Dat is bijna twee keer zo lang dan tot nu toe werd aangenomen. In de komende periode is wel te verwachten dat de kwaliteit van de membranen langzaam achteruitgaat. De kans dat er schade ontstaat neemt dus ook langzaam toe. Twee proefstukken geven een ander beeld. Eén proefstuk is van een later aangebrachte reparatie waarbij een materiaal is gebruikt dat sneller veroudert. Het tweede proefstuk is genomen op een locatie die misschien meer en voor langere tijd is blootgesteld aan hoge temperaturen of andere extreme omstandigheden.

Dat de waterdichte laag langer mee gaat dan verwacht is een grote meevaller. Dit geeft de gemeente en keldereigenaren meer tijd om onderhoud aan de kelders te doen. Hierdoor kunnen we ons nu richten op de kelders waar herstel het hardst nodig is.

> Lees het rapport ‘Onderzoek waterdicht gewelf werfkelders Utrecht’ (pdf, 2,46).

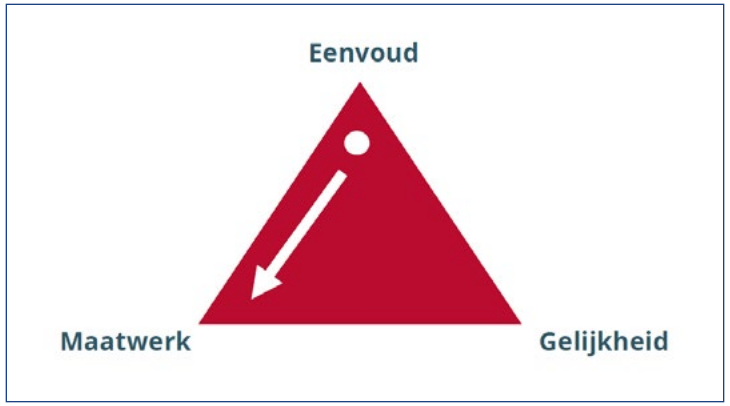
3.3 Lessen uit schadeafhandeling door de overheid

Onderzoek AEF naar schadeafhandeling Groningen en Limburg

In mei 2023 heeft David Schelfhout van het Utrechtse adviesbureau Andersson Elffers Felix (AEF) een artikel geschreven over de lessen uit schadeafhandeling in Groningen en Limburg. Naar aanleiding daarvan hebben we AEF gevraagd om de Utrechtse aanpak van kelderherstel te analyseren. Daarbij was de vraag om te leren van de lessen uit het herstel van schade door de Rijksoverheid in Groningen (gevolgen gaswinning) en Limburg (schade door overstromingen in juli 2021).

AEF heeft op basis van bestaande documenten en gesprekken met direct betrokkenen (gemeente, keldereigenaren, aannemers) geanalyseerd hoe de Utrechtse aanpak van het kelderherstel in de praktijk uitpakt.

AEF beschrijft dat schadeafhandeling altijd een evenwichts-oefening is tussen eenvoud, maatwerk en gelijkheid. Het kan niet alledrie tegelijk, vandaar dat AEF spreekt van een ‘trilemma’. In de praktijk in Groningen en Limburg leidt dit tot spanning tussen over- en ondercompensatie van gedupeerden, waarbij aanvankelijke ondercompensatie soms kan doorslaan in overcompensatie. Bij de schadeafhandeling in Groningen en Limburg is sprake van 4 knelpunten: (1) een knellend wettelijk kader, (2) te veel op het bordje van de eigenaar, (3) verwachtingenmanagement schiet tekort en (4) overheid komt tegenover de burger te staan. In het rapport van AEF wordt dat met de onderstaande illustraties toegelicht.



Volgens AEF is de kans beperkt dat Utrecht tegen de dezelfde knelpunten aanloopt als in Groningen en Limburg. Dat komt omdat de Utrechtse aanpak met een subsidieregeling voor herstelkosten duidelijk verschilt van de aanpak in Groningen en Limburg. De aanpak in Utrecht heeft volgens AEF een toekomstgericht karakter, streeft naar het vermijden van (slepende) discussies over aansprakelijkheid, en kent door de tijdelijke subsidieregeling een pragmatische benadering voor kostenregeling. AEF is positief over deze keuzes. Met de keuze voor subsidie wordt het eerste knelpunt ondervangen. Het derde en vierde knelpunt worden ondervangen door de keuze voor samenwerking en het financieel, technisch en organisatorisch ondersteunen van keldereigenaren.

Het tweede knelpunt is volgens AEF in Utrecht wel een aandachtspunt. Het herstel van kelders is complex. AEF schat in dat er, ondanks alle ondersteuning door de gemeente, teveel op het bordje van de keldereigenaren ligt en de gemeente teveel verwacht van de keldereigenaren.

AEF geeft in haar rapport drie adviezen, namelijk:

1. Neem in de definitieve kostenregeling naast de twee eerder vastgestelde varianten (‘bewijsvermoeden’ en ‘expert oordeel’) ook de huidige, pragmatische en herstelgerichte systematiek van de tijdelijke subsidieregeling mee als optie in de besluitvorming. De inschatting van AEF is dat deze variant het meest ondersteunend is aan het behoud van erfgoed, voorkomen van schade en herstel van vertrouwen. Bij de andere twee varianten ziet AEF veel sterkere risico’s op verdere juridisering en verslechterende verhoudingen.
2. Ga na of verdere vereenvoudiging van de herstelaanpak mogelijk is en of de gemeente het herstelproces voor eigenaren voorspelbaarder kan maken, beter kan structureren en keldereigenaren nog verder kan ontzorgen.
3. Versterk de regie op het herstel van de kelders. De gemeente zou de huidige aanpak van kelderherstel samen met individuele eigenaren in de toekomst moeten combineren met een meer gecoördineerde aanpak per rak of straat, geprogrammeerd in overleg met nutsbedrijven.

> Lees hier het rapport ‘Herstel van historie. De Utrechtse aanpak voor herstel van de werfkelders tegen het licht’.

Advies Raad voor de Leefomgeving over funderingsschade

In dezelfde periode heeft de Raad voor de Leefomgeving onderzoek gedaan naar de afhandeling van schade aan de funderingen van woningen. Dit heeft geen betrekking op panden in het wervengebied, maar de problematiek is voor een groot deel vergelijkbaar. De Raad voor de Leefomgeving geeft advies voor een nationale aanpak van het probleem van verzakkende funderingen van woningen. Daarin gaat de raad ook in op de verdeling van de kosten.

De raad schrijft (pagina 71 van het rapport): “We concludeerden al vroeg in ons adviestraject dat de juridische route, waarbij de mate van aansprakelijkheid voor funderingsschade bepalend is voor de mate van compensatie die de overheid aan gedupeerden toekent, geen uitkomst biedt. Het is onwenselijk dat elk afzonderlijk geval tot in de details moet worden ontleed en betwist alvorens eventueel tot herstel wordt overgegaan. Dat is een recept voor slepende conflicten en ontevreden burgers, die toch al weinig vertrouwen hebben in de overheid. Bovendien blijkt het, gegeven de complexiteit van de geologische processen in de bodem en de watersystemen, vrijwel onmogelijk om een eenduidige oorzaak van funderingsschade aan te wijzen. Wij hebben daarom gekozen voor een aanpak die is gebaseerd op wederzijds vertrouwen en welwillendheid. Wie te maken heeft met funderingsproblematiek moet – zonder zware bewijslast ten aanzien van de oorzaak – procesmatige ondersteuning kunnen krijgen vanuit het door ons voorgestelde funderingsloket. Daarnaast pleiten wij voor financiële ondersteuning van gedupeerden zolang er nog geen sprake is van een vastgoedmarkt waarin de kans op funderingsschade naar behoren is verwerkt in de prijs van woningen. (…).”

Op pagina 147 adviseert de raad een subsidie te geven van 70 procent voor de kosten van het opstellen van een herstelplan en 40 procent subsidie voor de kosten voor de uitvoering van het herstel van de fundering.

> Lees hier het rapport ‘Goed gefundeerd. Advies om te komen tot een nationale aanpak van funderingsproblematiek’.

3.4 Onderzoek naar invulling burenplicht en maatschappelijke zorgplicht

Onderzoeksbureau Beautiful Lives heeft onderzoek gedaan naar de samenwerking met keldereigenaren en onze invulling van de burenplicht en maatschappelijke zorgplicht bij het werk aan de werf. Daaruit blijkt dat keldereigenaren bij het herstel van kelders over het algemeen positief zijn over de samenwerking met en de ondersteuning door de gemeente. Ze waarderen het persoonlijke contact en benadrukken de betrokkenheid en de open, constructieve, oplossingsgerichte en empathische houding van de gemeente. Keldereigenaren ervaren een gedeelde verantwoordelijkheid. De samenwerking met de gemeente is voor hen van grote toegevoegde waarde, vanwege de kennis en de (financiële) ondersteuning van de gemeente bij het complexe herstel van kelders. De gemeente wordt daarin als een betrokken, prettige en betrouwbare partner gezien die afspraken nakomt.

Hoewel eigenaren positief zijn over de samenwerking, zien zij op tegen hun rol als opdrachtgever bij kelderherstel. Het herstel van een werf-, kluis- of straatkelder is ook ingewikkeld. Keldereigenaren geven aan dat zij de bouwkundige, financiële en juridische kennis missen om dit proces met vertrouwen in te gaan. Ze maken zich zorgen over onvoorziene risico's en bijkomende kosten. En keldereigenaren zeggen het lastig te vinden om overzicht te houden over wat er in elke stap van het herstel nodig is, wat er van hen verwacht wordt en wie hierbij betrokken zijn. Net als AEF adviseert Beautiful Lives keldereigenaren te ondersteunen in het opdrachtgeverschap voor het herstel van de eigen kelder en om onder regie van de gemeente het herstel van kelders geclusterd aan te pakken.

> Lees hier het rapport 'Samen voor de Werven'.

4. Kelder-eigenaren ontzorgen bij kelderherstel

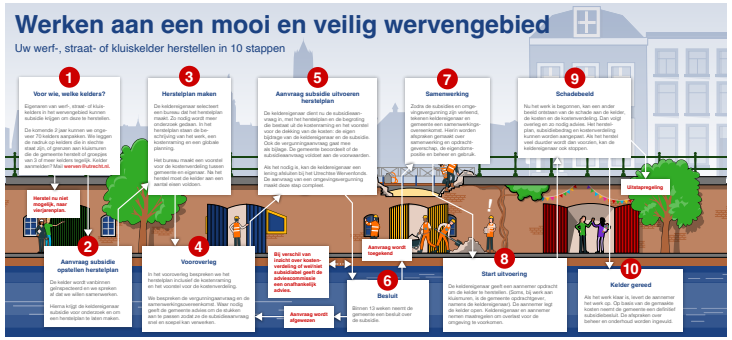
4.1 Samenvatting

Keldereigenaren hebben veel hulp nodig van de gemeente bij het herstel van hun kelders. Dat hebben we ervaren tijdens de herstel-projecten in de proefperiode, dat komt uit de onderzoeken van AEF en Beautiful Lives en we horen het vaak van keldereigenaren tijdens de gesprekken over de definitieve kostenregeling. Het herstel van een enkele kelder en daarbij goed opdracht geven aan een aannemer is al enorm ingewikkeld. Daarnaast is het verstandig en soms nodig om meerdere kelders gelijktijdig te herstellen en te combineren met andere werkzaamheden, zoals het verleggen of vervangen van kabels en leidingen. Dan wordt het nog ingewikkelder. In de onderzoeken en de participatie zeggen veel (particuliere) keldereigenaren niet voldoende kennis en ervaring te hebben om het opdrachtgeverschap voor kelderherstel goed in te vullen.

De gemeente helpt keldereigenaren nu al op verschillende manieren bij de organisatie en financiering van het kelderherstel. Het is nodig dat de gemeente de keldereigenaren nog meer gaat ontzorgen in het opdrachtgeverschap. Onder meer met een gezamenlijke bouw-begeleider die namens de opdrachtgevers de aannemer aanstuurt, door regie te nemen in de planning en afstemming met aangrenzende werkzaamheden en partijen, door nog meer kennis en ervaring te delen over het herstel van kelders en door samenwerkingsafspraken te maken. Een deel hiervan kan al op korte termijn. Voor een ander deel is een voorbereidingstijd nodig van minimaal anderhalf jaar omdat werk Europees moet worden aanbesteed. Daarvoor moeten eerst met keldereigenaren en nutsbedrijven afspraken worden gemaakt over planningen die met elkaar samenhangen (‘programme-ring’) en samenwerking.

4.2 Samenwerking met keldereigenaren

In november 2022 is een tijdelijke subsidieregeling ingesteld en een proefperiode gestart voor de samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren. Er is voor gekozen om werkenderwijs te leren en te verbeteren. Daarbij is ervaring opgedaan met het herstel van kelders en het ondersteunen (financieel en bij de voorbereiding en uitvoering van herstelprojecten) van keldereigenaren. We hebben het herstel van een kelder onderverdeeld in 10 overzichtelijke stappen. Bij iedere stap helpen we. Bijvoorbeeld met partijen die herstelplannen kunnen maken, met hulp bij het aanvragen van de subsidies en vergunningen, met advies tijdens het herstel door een bouwmeester en de mogelijk-heid het subsidiebedrag te verhogen als tijdens het herstel meerwerk nodig is. De stappen zijn:



1. Intake. Zodra een keldereigenaar zich bij de gemeente meldt, kijken we samen of de kelder in aanmerking komt voor subsidie. Er zijn ruim 900 kelders in het wervengebied. Die hebben niet allemaal tegelijk onderhoud nodig. Er is ruimte voor ongeveer 35 kelders per jaar.

2. Aanvraag subsidie opstellen herstelplan. De kelder wordt vanbinnen geïnspecteerd en we spreken af dat we willen samenwerken. Hierna krijgt de keldereigenaar subsidie voor onderzoek en om een herstelplan te laten maken.
3. Herstelplan maken. De keldereigenaar selecteert een bureau dat het herstelplan maakt. In het herstelplan staan de beschrijving van het werk een kostenraming en een globale planning. Het bureau maakt een voorstel voor de kostenverdeling tussen gemeente en eigenaar.
4. Vooroverleg. In het vooroverleg bespreken we het herstelplan inclusief de kostenraming en het voorstel voor de kostenverdeling, de samenwerkingsovereenkomst en vergunningaanvraag.
5. Aanvraag subsidie uitvoeren herstelplan. De keldereigenaar dient nu de subsidieaanvraag in, met het herstelplan, de begroting en het voorstel voor de dekking van de kosten.
6. Besluit. Binnen dertien weken neemt de gemeente een besluit over de subsidie.
7. Afspraken maken. Zodra de subsidies en omgevingsvergunning zijn verleend, tekenen keldereigenaar en gemeente een samenwerkingsovereenkomst. Hierin worden afspraken gemaakt over samenwerking en opdrachtgeverschap, de eigendomspositie en beheer en gebruik.
8. Uitvoering werkzaamheden. De keldereigenaar geeft een aannemer opdracht om de kelder te herstellen. (Soms, bij werk aan kluismuren, is de gemeente opdrachtgever, namens de keldereigenaar).
9. Schadebeeld en meerwerk. Als het werk is begonnen, kan een ander beeld ontstaan van de schade aan de kelder, de kosten en de kostenverdeling. Dan volgt overleg en zo nodig advies. Het herstelplan, subsidiebedrag en kostenverdeling kunnen worden aangepast.
10. Kelder gereed. Als het werk klaar is, levert de aannemer het werk op. Op basis van de gemaakte kosten neemt de gemeente een definitief subsidiebesluit.

4.3 Herstel van kelders en opdracht geven: enorm ingewikkeld

Keldereigenaren zijn zelf verantwoordelijk voor de goede staat en veiligheid van hun kelders. Tegelijkertijd blijkt dat keldereigenaren veel hulp nodig hebben van de gemeente bij het herstel van hun kelders. Dat hebben we ervaren tijdens de herstelprojecten in de proefperiode en het komt uit de onderzoeken van AEF en Beautiful Lives. Daarnaast is het thema ‘ontzorgen’ steeds prominenter op de agenda gekomen tijdens de participatie over de definitieve kostenregeling. Want:

- Veel keldereigenaren zien op tegen het opdrachtgeverschap. Het herstel van een Middeleeuwse kelder is werk voor specialisten. Het wervengebied is 900 jaar geleden ontstaan – achter iedere steen schuilt een verrassing. Soms worden nieuwe kelders gevonden of zijn er archeologische vondsten. Tijdens de uitvoering van herstel blijken er regelmatig nieuwe of andere schades te zijn dan voorzien. Het herstel van een enkele kelder en daarbij goed opdracht geven aan een aannemer is al enorm ingewikkeld.
- Daar komt bij dat het verstandig en soms nodig is om het herstel van een kelder te combineren met andere werkzaamheden. Zoals herstel van de naastgelegen kelders (met de buren), onderhoud aan kabels en leidingen (met de nutsbedrijven), werk aan kluismuren, spuwers of trekankers (met de gemeente) of werk in het kader van andere opgaven in de binnenstad (bijvoorbeeld parkeren, energietransitie, klimaatadaptatie). Er is behoefte aan meer regie en een geclusterde uitvoering van het werk in het historische wervengebied. Dat voorkomt veel overlast, bespaart geld en geeft minder kans op (graaf) schade. Het is belangrijk om dat zo efficiënt mogelijk te organiseren. Tegelijkertijd tilt het de complexiteit van het opdrachtgeverschap naar een niveau dat wij een individuele keldereigenaar niet kunnen (en willen) aandoen.
- Het opdrachtgeverschap voor het herstel van een monumentale kelder die in de openbare weg ligt vraagt veel technische kennis. De aannemer vraagt de opdrachtgever regelmatig besluiten te nemen. Keldereigenaren geven aan dat het veel van ze vraagt en dat zij niet altijd over voldoende kennis en ervaring beschikken om deze beslissingen te nemen en het opdrachtgeverschap goed in te vullen.

Dit sluit aan bij de lessen uit de schadeafhandeling in Groningen en Limburg. Daar is een van de aandachtspunten om ervoor te zorgen dat er niet te veel op het bordje van de burger ligt. AEF geeft als advies om na te gaan of verdere vereenvoudiging van de herstelaanpak mogelijk is en om het herstelproces voor eigenaren voorspelbaarder te maken, beter te structureren en keldereigenaren nog verder te ontzorgen. Daarnaast geeft AEF het advies om de regie op het herstel van de kelders te versterken. De gemeente zou de huidige aanpak van kelderherstel samen met individuele eigenaren in de toekomst moeten combineren met een meer gecoördineerde aanpak per rak of straat, geprogrammeerd in overleg met nutsbedrijven. Beautiful Lives geeft soortgelijke adviezen. Ook keldereigenaren die nu opdrachtgever zijn bij de voorbereiding en uitvoering van het herstel van hun kelder geven deze adviezen. Keldereigenaren willen wel (mede-)opdrachtgever zijn, om daarmee te kunnen (mee) beslissen over het herstel van hun kelder.

4.4 Hoe helpen we de keldereigenaren nu?

Na het vaststellen van het programmaplan Werk aan de Werf in 2021 is een proefperiode gestart waarin gezamenlijk muren en kelders zijn hersteld. We hebben ervoor gekozen om al werkend te leren en te verbeteren. Om het wervengebied samen en in samenhang te herstellen en te behouden, wordt nu al veel gedaan om de eigenaren te helpen en om de regie te nemen in de samenwerking. Zoals:

- Iedere keldereigenaar heeft een vaste omgevingsmanager als centraal contactpersoon die hem of haar door de stappen van het herstelplanproces leidt.
- In de voorbereiding op kelderherstel kan de keldereigenaar opdracht geven aan een onafhankelijk adviesbureau om een herstelplan te maken. De gemeente betaalt de kosten van het herstelplan en de bijbehorende onderzoeken. Hiermee zorgt de gemeente dat het herstelplan onafhankelijk van de gemeente wordt opgesteld.
- Er is een gemeentelijk team van deskundigen op het gebied van erfgoed, financiën, constructie, vergunningen en beheer van de gemeentelijke eigendommen. Dat team adviseert de keldereigenaar over het concept herstelplan, zodat het plan voldoet aan de eisen voor de subsidie en vergunning. Het gemeentelijk team helpt ook bij het aanvragen van subsidies en vergunningen.
- De keldereigenaar is opdrachtgever voor de uitvoering van het herstelplan. Keldereigenaren kunnen subsidie krijgen om een onafhankelijke directievoerder in te huren die namens hen de bouw begeleidt en adviseert over eventuele besluiten en keuzes tijdens de uitvoering. In onze gesprekken adviseren we de keldereigenaren hiervan gebruik te maken. Daarnaast is er een bouwmeester wervengebied die de keldereigenaar, aannemer en gemeente gevraagd en ongevraagd advies geeft over het herstelplan en de uitvoering. De keldereigenaar kan de bouwmeester zelf ook om advies vragen.
- Bij het herstel van de kluismuren aan de Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompetorengracht nemen we tegelijk ook het herstel van de kluiskelders mee. De keldereigenaar blijft verantwoordelijk en laat zelf het herstelplan maken voor de kelder en vraagt subsidie aan. De gemeente bereidt het werk voor en geeft opdracht aan de aannemer, mede namens de eigenaar.
- Voor de financiering van het herstel kan de keldereigenaar subsidie krijgen. Kosten zijn subsidiabel als ze worden gemaakt voor verbetering van de constructieve veiligheid van de kelder, de instandhouding van het erfgoed en het waterdicht maken van de kelder, mits de maatregelen nodig, doelmatig en proportioneel zijn. Meerwerk, bijvoorbeeld als tijdens de uitvoering blijkt dat er meer schade is of het herstel duurder is dan voorzien, wordt vergoed als het voldoet aan de subsidievoorwaarden. Voor de eigen bijdrage aan het kelderherstel kan de keldereigenaar een lening tegen een lagere rente vragen bij het Wervenfonds.
- Voor informatie en vragen kunnen keldereigenaren terecht bij een online kenniscentrum en het Informatiecentrum Wervengebied aan de Oudegracht. Ook is er een wervenkadaster vol informatie, inspectierapporten en opleverdossiers per kelder. Hier bouwt de gemeente een digitaal archief van het hele wervengebied. Een deel daarvan is alleen toegankelijk voor de keldereigenaar.

4.5 Keldereigenaren verder ontzorgen

Op basis van de ervaringen en evaluaties, reviews en audits worden de processen rond het kelderherstel en de ondersteuning van keldereigenaren voortdurend verbeterd. Terwijl we kelders herstellen, leren en verbeteren we. Daarbij nemen we de adviezen over uit de onderzoeken naar de lessen van de schadeafhandeling in Groningen en Limburg en naar de samenwerking met en de invulling van de burenplicht en zorgplicht door de gemeente bij het herstel van kelders. Meer ontzorgen van keldereigenaren bestaat uit drie onderdelen: (1) het vereenvoudigen van het proces van kelderherstel, (2) het ondersteunen van de keldereigenaar bij het opdrachtgeverschap en (3) het delen van kennis en ervaring. Met een deel van de maatregelen, zoals het vereenvoudigen van de processen, zijn we al begonnen. De andere maatregelen vullen we nader in na besluitvorming door de raad. Hier beschrijven we de mogelijkheden.

Processen eenvoudiger maken

De gemeente maakt kelderherstel eenvoudiger. Onder meer door te werken met standaard herstelplannen. Er zijn vier niveaus van herstel, te weten: onderhoud, herstel van een deel van het keldergewelf, herstel waarbij het hele gewelf wordt vrij gegraven, en een buitencategorie met veel schade. Het opstellen en toetsen van het herstelplan, de kostenraming en de subsidieverstrekking worden eenvoudiger. Daarnaast vereenvoudigen we op basis van de ervaringen en onderzoeken de werkwijze, processen, organisatie en taakverdeling en leggen deze vast. We maken de werkwijze ook beter inzichtelijk voor keldereigenaren en marktpartijen. En we helpen de keldereigenaar als er iets niet goed loopt met de nutsbedrijven. Een proefperiode voor kelderherstel is goed om te experimenten. Nu komt de fase om meer te standaardiseren. De werkwijze wordt eenvoudiger en voorspelbaarder.

Opdrachtgeverschap eenvoudiger maken

De gemeente kan de keldereigenaren verder ontzorgen bij het opdrachtgeverschap. Dat is mogelijk door:

- Het opdrachtgeverschap voor herstel van kelders te vereenvoudigen door middel van gezamenlijke bouwbegeleiding, waarbij keldereigenaren wel invloed houden op wat er met hun kelder gebeurt. Dat vraagt om een projectleider en een directievoerder die namens de keldereigenaren het contact onderhouden met de aannemer.
- De regie te voeren op de samenwerking en afstemming met de nutsbedrijven.
- De gemeente kan een grotere rol spelen in het gezamenlijk opdrachtgeverschap.

Voor een gezamenlijke opdracht aan een projectleider, directievoerder, onderzoekers en een aannemer met of door de gemeente is een Europese aanbesteding nodig. De tijd voor de voorbereiding en aanbesteding is minstens anderhalf jaar.

Kennis en ervaringen delen

Keldereigenaren geven aan dat zij niet voldoende kennis en ervaring hebben om hun rol als opdrachtgever voor kelderherstel goed in te vullen. De gemeente kan hierbij helpen door:

- Een team in te richten dat kennis en ervaring deelt met keldereigenaren in de voorbereidingsfase, keldereigenaren die al zijn gestart met de uitvoering van kelderherstel en keldereigenaren die hun kelder geschikt willen maken als verblijfsruimte voor wonen en werken. Zo'n team kan bestaan uit de bouwmeester, onafhankelijke adviseurs en ervaringsdeskundigen: de keldereigenaren die al klaar zijn met het herstel van hun kelder.
- Kennis te ontwikkelen en te delen over het beheer en gebruik van kelders. Wat is nodig om een kelder in goede staat te houden? Welke maatregelen kan een keldereigenaar nemen om de kelder geschikt en droog te maken voor wonen en werken? En wat moet je vooral niet met een kelder doen, wil je schade voorkomen? Een deel van de informatie is al beschikbaar en we blijven onderzoek doen, zoals nu naar vocht in het metselwerk door onze muurpatholoog. Er kan meer kennis worden ontwikkeld over het herstel en behoud van Middeleeuwse kelders.
- Kennisuitwisseling te bevorderen met workshops, spreekuren, fact sheets, instructiefilmpjes of bezoeken aan kelders die worden hersteld. We bouwen het online kenniscentrum verder uit en investeren in bestaande interessegroepen waar kennis wordt gedeeld. Niet in de laatste plaats de keldereigenaren zelf.

4.6 Afspraken vastleggen

Deze vorm van opdrachtgeverschap met bouwbegeleiding, gebundeld herstel met gelijktijdige uitvoering van beheer en herstel van naastgelegen kelders, muren, kabels, leidingen en zo mogelijk andere opgaven in de binnenstad, vraagt om goede afspraken. De afspraken over o.a. samenwerking, de kostenverdeling, meerwerk, toestemming voor werk aan elkaars eigendommen en het stilleggen van het werk worden vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente en keldereigenaar. In de overeenkomst leggen gemeente en keldereigenaar ook de eigendomsverhoudingen en de wederzijdse onderhoudsplicht om de kelders en muren in goede staat te houden notarieel vast.

5. Kosten-regeling voor het herstel van schade aan kelders

5.1 Samenvatting

In gesprekken met keldereigenaren is in beeld gebracht wat keldereigenaren en gemeente belangrijk vinden in een kostenregeling, en met welke variant dit het beste wordt gerealiseerd. Keldereigenaren en gemeente vinden dat de kostenregeling eenvoudige en aantrekkelijke moet zijn, met lage proces- en uitvoeringskosten, dat de regeling vooraf financiële zekerheid geeft en niet leidt tot conflicten en juridische procedures. Uit de vergelijking, gesprekken en onderzoeken blijkt dat een subsidieregeling hier het beste op aansluit.

Het meest eerlijk zou zijn als de veroorzaker van de schade deze ook betaalt. Er wordt dan een schadevergoeding betaald door het bewijsvermoeden of expert oordeel toe te passen. Dat wordt geen eenvoudige regeling omdat uit onderzoek blijkt dat de oorzaak en veroorzaker van schade aan kelders niet of nauwelijks zijn aan te wijzen. Bij een keuze voor schadevergoeding ontstaat bijna zeker een verschil van inzicht tussen keldereigenaar en gemeente over de oorzaken en veroorzakers van de schade. De kans op conflicten en juridische procedures is dan groot. De meeste keldereigenaren geven de voorkeur aan een eenvoudige regeling op basis van subsidie. Bij de subsidieregeling is de financiële zekerheid vooraf ook groter voor de keldereigenaar.

De drie varianten maken weinig verschil voor randvoorwaarden zoals de inzet van de financiële bijdrage voor kelderherstel, het ontzorgen van keldereigenaren bij opdrachtgeverschap en het combineren van kelderherstel met ander werk in het wervengebied. Voorwaarden hiervoor kunnen in de subsidieregeling worden opgenomen of in een overeenkomst worden vastgelegd. Bijvoorbeeld dat de financiële bijdrage alleen wordt geleverd als de kelder daadwerkelijk wordt hersteld en afspraken worden gemaakt over onder meer werk met werk maken of de uitvoering van een aantal naastgelegen kelders tegelijkertijd.

5.2 Varianten van kostenverdeling

Er zijn 3 varianten voor een kostenregeling vergeleken: (1) het ‘bewijsvermoeden’ uit het advies van de Commissie van Wijzen Wervengebied, (2) het ‘technisch expert oordeel’ uit het raadsbesluit van 2021 en (3) de tijdelijke subsidieregeling die in 2022 is ingesteld. Deze derde variant is toegevoegd omdat gemeente en keldereigenaren de ervaringen met de subsidieregeling willen meenemen in de vergelijking van de varianten, en omdat een subsidieregeling aansluit bij het advies van AEF en de Raad voor de Leefomgeving over de uitgangspunten van een kostenregeling.

Bewijsvermoeden

In het rapport ‘De vergeten burenplicht’ heeft de Commissie van Wijzen Wervengebied voorgesteld om bij schade aan werf- of kluiskelders uit te gaan van een bewijsvermoeden. Dit komt erop neer dat bij schade aan kelders in de vorm van scheuren of lekkages, wordt vermoed dat ze het gevolg zijn van gedragingen van de gemeente. De gemeente heeft de mogelijkheid om aan te tonen dat dit vermoeden niet klopt. Als zij hierin slaagt, geldt een uitzondering op de hoofdregel. In haar advies noemt de commissie van wijzen twee invullingen van het bewijsvermoeden. De eerste is dat de gemeente moet aantonen dat schade niet door de gemeente is veroorzaakt. De tweede is dat de gemeente moet aantonen dat de schade door de eigenaar is veroorzaakt. Met het bewijsvermoeden wordt de eigenaar bevrijd van een lastige bewijslast; hij hoeft geen onderzoek naar de schadeoorzaak te laten doen en hoeft niet aan te tonen dat de schade door toedoen van de gemeente is ontstaan.

De commissie noemt twee uitzonderingen op het toepassen van het bewijsvermoeden:

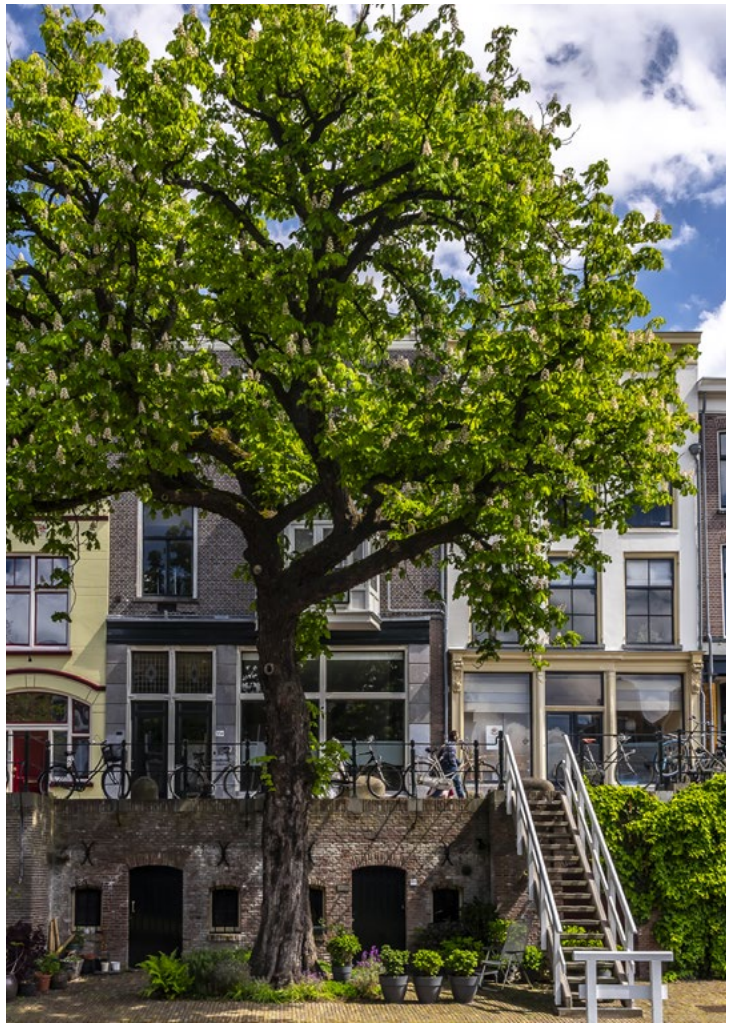
1. De kosten voor het binnenwerk van de kelder, dagelijkse reparaties en vochtdoorslag liggen in beginsel bij de eigenaar. De kosten voor de bitumenlaag worden fiftyfifty verdeeld tussen de keldereigenaar en de gemeente.
2. Bewijsvermoeden geldt alleen voor kelders die in de jaren ‘90 waterdicht zijn gemaakt. Kelders waarvan de keldereigenaren in de jaren ‘90 niet hebben meegedaan aan dit project, zijn uitgezonderd. Deze eigenaren hebben indertijd ook geen financiële bijdrage geleverd aan het herstel van hun kelder.

Technisch expert oordeel

Bij deze regeling doet een expert bij elke afzonderlijke kelder onderzoek naar de schadoorzaken. De kostenverdeling kan elke denkbare verhouding aannemen: kosten honderd procent voor rekening gemeente, kosten honderd procent voor rekening eigenaar en alles wat daartussen ligt. De expert kan één persoon zijn of een gespecialiseerd bureau. De expert kan op basis van een ‘schade-catalogus’ waarin vooraf per schadesoort en -oorzaak is vastgelegd bepalen wie verantwoordelijk, of kan op basis van zijn onderzoek en van zijn kennis van schadepatronen in redelijkheid een inschatting van de schadeoorzaken, waarbij hij de kosten toewijst aan eigenaar en gemeente. Een andere mogelijk is dat dat voor het bepalen van de veroorzaker ook aansprakelijkheid moet worden aangetoond.

Subsidie

Op dit moment is een tijdelijke subsidieregeling van kracht. Bij een subsidie geeft de gemeente een financiële bijdrage aan de eigenaar voor het herstel van de kelder. De regeling draait niet om de vraag wie verantwoordelijk is voor ontstane schade, maar is een financiële bijdrage aan het herstel van de kelder. Doel van de subsidie is behoud van erfgoed, herstel van schade en voorkomen van onveilige situaties. De eigenaar (verantwoordelijk voor staat van de kelder) vraagt op basis van een herstelplan subsidie aan en zorgt voor het herstel van schade en waterdicht maken van de kelder. De gemeente helpt de keldereigenaar daarbij, niet alleen met subsidie maar ook met advies en hulp bij de uitvoering. In de huidige regeling is er een vaste kostenregeling die we toepassen zonder onderzoek te doen naar de schadeoorzaak.



5.3 Kostenregeling kelderherstel: wat is belangrijk, welke variant past daar het beste bij?

In gesprekken tussen gemeente en keldereigenaren komt een aantal randvoorwaarden naar voren die belangrijk zijn voor een kostenregeling. Keldereigenaren en gemeente vinden dat de kostenregeling eenvoudig en aantrekkelijk moet zijn, met lage proces- en uitvoeringskosten, dat de regeling vooraf financiële zekerheid geeft en niet leidt tot conflicten en juridische procedures. Met welke variant wordt het beste voldaan aan deze voorwaarden?

Veroorzaker betaalt

Er is behoefte aan een financiële bijdrage die als rechtvaardig wordt ervaren. Daarbij speelt een rol dat de veroorzaker van de schade deze ook betaalt. Dat was ook uitgangspunt van de Commissie van Wijzen Wervengebied. Volgens de commissie zijn er sterke aanwijzingen dat de schade die sinds het herstel en waterdicht maken in de jaren negentig is ontstaan, in belangrijke mate is toe te schrijven aan oorzaken waarvoor de gemeente verantwoordelijk is (zoals te zwaar verkeer). Ook bij het expert oordeel is het uitgangspunt dat de veroorzaker betaalt.

Het meest eerlijk zou zijn als de veroorzaker van de schade deze ook betaalt. Dat wordt geen eenvoudige regeling. Uit de onderzoeken blijkt dat het moeilijk, zo niet onmogelijk is om de oorzaak van schade aan kelders vast te stellen. Hierdoor is het ook niet of nauwelijks mogelijk om een schade en de herstelkosten aan een veroorzaker toe te schrijven. Bij het vaststellen van de schadevergoeding (met bewijsvermoeden of kosten expert) ontstaat bijna zeker een verschil van inzicht tussen keldereigenaar en gemeente over de oorzaken en veroorzakers van de schade. De kans op conflicten en juridische procedures is dan groot. De meeste keldereigenaren geven de voorkeur aan een eenvoudige regeling op basis van subsidie. Dat is ook de reden dat AEF (lessen uit de schadeafhandeling in Groningen en Limburg) en de Raad van de Leefomgeving (funderingsschade) adviseren om te kiezen voor een bijdrage (via subsidie) aan de herstelkosten.

Een eenvoudige kostenregeling

De kostenregeling moet eenvoudig zijn toe te passen en keldereigenaren moeten er gemakkelijk gebruik van kunnen maken. Dat stelt eisen aan het aanvraagformulier, het herstelplan en de kostenraming. De keldereigenaar hoeft de aansprakelijkheid door de veroorzaker niet aan te tonen. De kostenverdeling moet eenvoudig kunnen worden opgesteld en vastgesteld. Dat beperkt wel de ruimte voor maatwerk en gelijkheid (zie herstel trilemma AEF). Voorbeelden die zijn genoemd om te komen tot meer maatwerk of gelijkheid zijn: een hogere bijdrage als de kelder minder dan twintig jaar geleden is hersteld, een lagere bijdrage voor zakelijke keldereigenaren of een hogere bijdrage voor eigenaren die hun kelder niet als verblijfsruimte gebruiken.

Een kostenregeling op basis van de varianten bewijsvermoeden en expert oordeel is per definitie minder eenvoudig dan met subsidie. Dat komt omdat bij iedere kelder apart onderzoek moet worden gedaan naar de oorzaken en veroorzakers van de schade. Uit het schadeonderzoek blijkt dat niet of nauwelijks mogelijk is de oorzaken en veroorzakers van schade aan te wijzen. Bij subsidie wordt alleen gekeken of de kosten subsidiabel zijn (dus nodig voor het herstel van de kelder). Bij alle varianten van kostenverdeling is sprake van maatwerk of is maatwerk mogelijk. Over de mate van maatwerk wordt besloten bij het vaststellen de definitieve kostenregeling, na besluitvorming door de gemeenteraad.

Een aantrekkelijke regeling met financiële zekerheid vooraf

Niet alle keldereigenaren kunnen of willen veel geld uittrekken voor het herstel van hun kelders. Er is ook niet altijd een dringende noodzaak, bijvoorbeeld als er geen grote schade of lekkage is of de kelder geen verblijfsfunctie heeft als woon- of werkruimte. Een aantrekkelijke regeling kan keldereigenaren ertoe aanzetten om hun kelders toch te herstellen en het erfgoed voor de toekomst te behouden. Daarnaast willen keldereigenaren vooraf weten hoe hoog hun eigen bijdrage aan de herstelkosten is.

De hoogte van de vergoeding en de zekerheid daarover, zijn bij bewijsvermoeden en expert oordeel afhankelijk van de schade en de schadeoorzaken. Uit de onderzoeken blijkt dat de schade en schadeoorzaken niet goed zijn vast te stellen, waardoor de hoogte van de vergoeding vooraf onzeker is. De vergoeding kan (deels) pas worden bepaald als de kelder is open gegraven. Daarbij is het van belang te weten wie de kosten betaalt van de schade die door derden is veroorzaak, of de schade waarvan niet is vast te stellen door wie die is veroorzaakt. Met de variant bewijsvermoeden en expert oordeel zijn, bij een vergoeding vooraf, de meerkosten voor rekening van de keldereigenaar. Bij een schadevergoeding achteraf wordt de kostenverdeling aangepast als bij het open graven blijkt dat de schadeoorzaken anders zijn. De subsidieregeling geeft de keldereigenaar de meeste financiële zekerheid vooraf. Bij subsidie wordt gekeken naar de herstelkosten. Als bij het herstel de schade anders blijkt te zijn en de kosten hoger uitvallen dan vooraf werd voorzien, wordt het meerwerk verdeeld volgens de afspraken in de subsidieregeling. Een verandering in de schadeoorzaken heeft daar geen effect op.

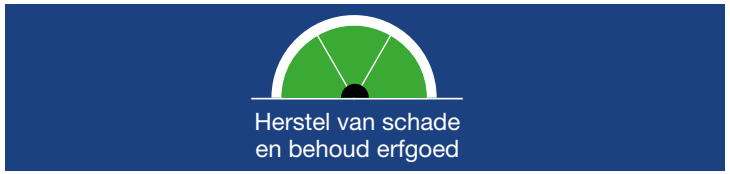
Samenwerken en voorkomen van conflicten en juridische procedures

Om het erfgoed te behouden is bij de voorbereiding en uitvoering van kelderherstel goede samenwerking nodig tussen gemeente en keldereigenaren. Daarnaast is samenwerken van belang vanwege de samenhang en de complexiteit van het werk in het wervengebied. Samenwerken is voor de gemeente ook onderdeel van de invulling van haar burenplicht en maatschappelijke zorgplicht.

Het risico op conflicten en juridisering is het grootst bij bewijsvermoeden, maar is ook aanwezig bij expert oordeel. In de toepassing van beide varianten kan verschil van mening kan ontstaan over de schade oorzaken en daarmee over de hoogte van de schadevergoeding. De subsidieregeling sluit aan bij de adviezen van AEF (lessen uit de schadeafhandeling in Groningen en Limburg) en de Raad voor de Leefomgeving (funderingsschade). Zij adviseren allebei om uit te gaan van een vergoeding van herstelkosten en niet uit te gaan van schade oorzaken en aansprakelijkheid.

Herstel van schade en behoud erfgoed

De gemeente en keldereigenaren voelen een sterke verantwoordelijkheid voor het behoud van het eeuwenoude erfgoed. Veel keldereigenaren zien zichzelf als een passant in de 900 jaar geschiedenis en willen het erfgoed in goede staat overdragen op toekomstige generaties. Het doel van het programma wervengebied is behoud en herstel van erfgoed. Dat is een gezamenlijke en samenhangende aanpak, van gevel tot gevel, samen met de betrokken eigenaren en beheerders. De kostenregeling moet ertoe leiden dat het geld dat de keldereigenaar ontvangt ook daadwerkelijk wordt besteed aan herstel van kelders en behoud van erfgoed.



Bij bewijsvermoeden en expert oordeel is een keldereigenaar niet verplicht om de schadevergoeding te investeren in het herstel van de kelders. Als de eigenaar de kelder niet herstelt, wordt publiek geld niet uitgegeven aan behoud van het erfgoed. De gemeente kan herstel van de kelder in een samenwerkingsovereenkomst of vaststellingsovereenkomst wel als voorwaarde stellen bij toepassing van het bewijsvermoeden of expert oordeel. In de subsidieregeling kan het herstel van de kelder worden opgenomen in de subsidievoorwaarden. Het herstel van schade en behoud van erfgoed kan dus met alle varianten.

Zo laag mogelijke proces- en uitvoeringskosten

Het beschikbare geld moet zo veel mogelijk worden besteed aan het herstel van kelders. En zo min mogelijk aan de kosten van voorbereiding van een kostenregeling, technische onderzoeken of juridische procedures.

De proceskosten zijn bij subsidie het laagst. Bij een subsidieregeling is het niet nodig om onderzoek te doen naar de schade en schadeoorzaken. Bij bewijsvermoeden en expert oordeel is dit wel het geval. Uit de onderzoeken blijkt dat het vaststellen van de schade en schadeoorzaken bijna niet mogelijk is. Iedere kelder moet apart worden onderzocht. Bij bewijsvermoeden en in mindere mate expert oordeel is de kans het grootste dat dit leidt tot juridische procedures.

Gelijktijdig andere maatschappelijke opgaven uitvoeren

In onder meer de Omgevingsvisie Binnenstad 2040, de Ruimtelijke Strategie Utrecht en het Mobiliteitsplan staan ambities voor de binnenstad. Onder meer voor energietransitie, klimaatadaptatie, ecologie, parkeren en ruimtegebruik. Door werk met werk te combineren bij het herstel van kelders en muren kan de overlast en de kans op schade beperkt worden. Ook kunnen de kosten zo laag mogelijk gehouden worden.

Het combineren van werk aan kelders met werk aan andere maatschappelijke opgaven kan als voorwaarde aan een subsidie worden verbonden. Bij het bewijsvermoeden en kostenexpert kan dit ook als dit als voorwaarde in de samenwerkingsovereenkomst of vaststellingsovereenkomst worden opgenomen. Dit kan dus met alle varianten.

5.4 Vergelijking van de varianten

Bewijsvermoeden

- Minder tot geen financiële zekerheid vooraf.
- Minder eenvoudig: ingewikkeld om schade en schade oorzaken te bepalen.
- Meer kosten voor technisch onderzoek om schade en schadeoorzaak aan te tonen.
- Minder eerlijk. Gemeente betaalt in sommige gevallen voor kosten die niet door gemeente zijn veroorzaakt (als de gemeente niet kan bewijzen dat de schade het gevolg is van oorzaken waarvoor zij niet verantwoordelijk is). Als de gemeente bewijst dat zij niet verantwoordelijk is, betaalt de eigenaar voor herstelkosten.

Expert oordeel

- Minder tot geen financiële zekerheid vooraf
- Meer kosten voor technisch onderzoek om schade en schadeoorzaak aan te tonen.
- Minder eenvoudig: ingewikkeld om schade en schade oorzaken te bepalen.
- Eerlijk, als schade is vast te stellen.

Subsidie

- Financiële bijdrage keldereigenaar, subsidiabele kosten en subsidiebedrag vooraf bekend.
- Eerlijk en eenvoudig: bijdrage aan herstelkosten, schadeoorzaak hoeft niet aangetoond.
- Minder kosten voor technisch onderzoek om schade en schadeoorzaak aan te tonen, minder kosten voor juridische procedures.
- Relatief hoge bijdrage van eigenaren bij kleine reparaties (fiftyfifty tot € 50.000).

Dit kan even goed in alle varianten

- Gemeente kan keldereigenaar ontzorgen in opdrachtgeverschap.
- Keldereigenaar hoeft niet schade en schadeoorzaak of aansprakelijkheid gemeente aan te tonen.
- Gelijktijdig andere maatschappelijke opgaven uitvoeren (b.v. kabels/leidingen, energietransitie, parkeren)
- Herstel van schade en behoud erfgoed.
- Maatwerk en gelijke gevallen gelijk behandelen.

5.5 Terugvaloptie: geen kostenregeling

Stel: er is geen kostenregeling voor herstel van schade aan werfkelders. Of de keldereigenaar wil daar geen gebruik van maken. En hij vindt dat de schade aan zijn kelder is veroorzaakt door de gemeente. Dan zou deze keldereigenaar op grond van het aansprakelijkheidsrecht een schadevergoeding van de gemeente kunnen vorderen (Artikel 6: 162 Burgerlijk Wetboek). De keldereigenaar meldt zich dan bij het schadeloket en kan ook naar de rechter gaan. Om de gemeente aansprakelijk te stellen moet de eigenaar aantonen dat de schade is veroorzaakt door ‘toerekenbaar onrechtmatig handelen’ van de gemeente. In beginsel moet de eiser dat aantonen. In sommige gevallen kan de rechter besluiten dat de bewijsopdracht wordt omgedraaid: niet de benadeelde moet dan aantonen dat de ander de veroorzaker is maar de ander moet aantonen dat schade niet door hem is veroorzaakt en er geen sprake is van onrechtmatig handelen (Artikel 6: 99 Burgerlijk Wetboek). De vordering tot vergoeding van schade op grond van onrechtmatige daad verjaart vijf jaar nadat de benadeelde op de hoogte is van de schade en weet wie daarvoor aansprakelijk is. De vordering verjaart in ieder geval 20 jaar na de gebeurtenis die de schade heeft veroorzaakt (artikel 3: 310 Burgerlijk Wetboek).

Colofon

Dit is een uitgave van het Programma
Wervengebied van de gemeente Utrecht.
Kijk op Utrecht.nl/werven voor meer informatie
over de aanpak van het Utrechtse wervengebied.

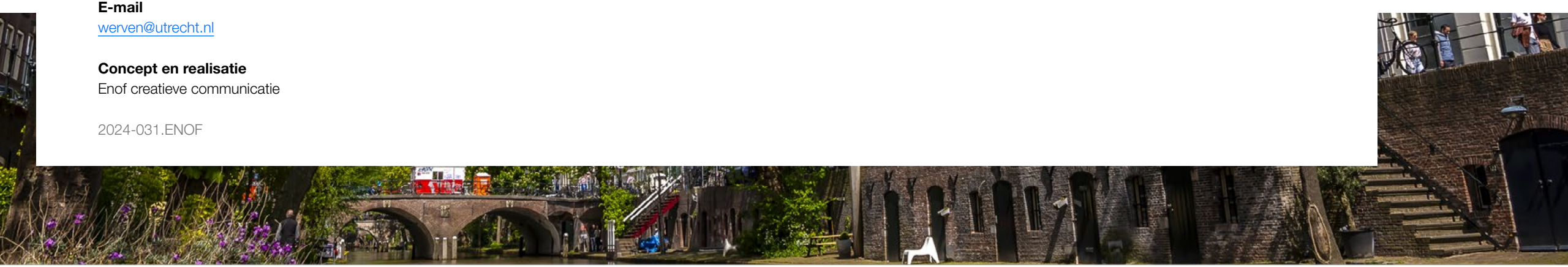
Versie
September 2024

Adres
Stadskantoor
Stadsplateau 1
3521 AZ Utrecht
Telefoon 14 030

E-mail
werven@utrecht.nl

Concept en realisatie
Enof creatieve communicatie

2024-031.ENOF



Gemeente Utrecht

Reactie van de gemeente op de vragen en opmerkingen van keldereigenaren over de uitgangspunten voor de samenwerking bij kelderherstel.
September 2024

In overleg met vereniging De Utrechtse Werfkelders (DUW) is begin 2024 een onafhankelijke procesbegeleider aangesteld voor het gesprek met keldereigenaren over een definitieve kostenregeling. Dat gesprek is één-op-één en in groepjes gevoerd met keldereigenaren, in bijeenkomsten en via de participatie-app van de procesbegeleider. Op verzoek van keldereigenaren is dat gesprek over de kostenregeling verbreed naar samenwerken en ontzorgen in het opdrachtgeverschap. Oorspronkelijk zou de participatie plaatsvinden van maart 2024 tot 21 juni 2024. Op verzoek van keldereigenaren is de termijn met acht weken verlengd tot en met 16 augustus 2024, zodat keldereigenaren meer tijd hadden zich een oordeel te vormen en te reageren.

Vanaf 21 juni 2024 zijn de concept uitgangspunten voor samenwerking bij kelderherstel gepubliceerd en gedeeld met keldereigenaren (actief via de nieuwsbrief, mail, app). Hierop kwamen in totaal 17 reacties binnen, waarvan 6 unieke reacties. Veel vragen en opmerkingen worden beantwoord in de nota 'uitgangspunten samenwerking kelderherstel', het participatieverslag en in het raadsvoorstel. In deze beantwoording hebben we de vragen en opmerkingen zo veel mogelijk gebundeld naar onderwerp. Deze worden hieronder op hoofdlijnen beantwoord.

Op 24 september is wethouder Streefland, voorafgaand aan besluitvorming door het college, tijdens een bijeenkomst van DUW, in gesprek gegaan met keldereigenaren over het raadsvoorstel over de samenwerking bij kelderherstel.

1. **Neem meer tijd voor de uitwerking van de uitgangspunten van de financiële regeling en het ontzorgen. Ga in de tussentijd door met de tijdelijke subsidieregeling voor het herstel van kelders.**

Dit advies is overgenomen. Gemeente en keldereigenaren hebben tot nu toe het gesprek gevoerd over de algemene uitgangspunten van de samenwerking inclusief het leidend principe van een kostenregeling. De raad neemt eind dit jaar een besluit over deze uitgangspunten. Op basis van deze uitgangspunten volgt de uitwerking, samen met keldereigenaren. De wijze waarop dat gaat plaatsvinden wordt bepaald samen met de vereniging De Utrechtse Werfkelders en op basis van het kompas van zeggenschap dat de raad in juni 2024 heeft vastgesteld.

Het besluit over de uitwerking van de regeling voor herstel van kelders wordt uitgesteld tot mei 2025, zodat er voldoende tijd is voor het gezamenlijk uitwerken van de uitgangspunten over de kostenregeling, ontzorgen in het opdrachtgeverschap en samenwerking bij het herstel van kelders. De tijdelijke subsidieregeling wordt verlengd.

2. **Keldereigenaren hebben in de loop van het participatietraject aangegeven dat zij opteren voor een regeling die financiële duidelijkheid geeft, eenvoudig en aantrekkelijk is. De kosten voor het proces en uitvoering moeten zo laag mogelijk zijn, conflicten en juridische procedures moeten vermeden worden. Een en ander neemt niet weg dat de keuze voor schadeherstel (omgekeerde bewijslast) veel sympathie ondervindt. Schade door bijvoorbeeld wateroverlast of ingrepen van nutsbedrijven mag niet voor rekening van de eigenaren komen. Duidelijke nalatigheid van de gemeente of nutsbedrijven dient tot uitdrukking te komen in de vergoeding van kosten van eigenaren.**

Het meest eerlijk zou zijn als de veroorzaker van de schade deze ook betaalt. Dat is in 2021 bij het vaststellen van het programmaplan Werk aan de Werf ook het uitgangspunt geweest. Er wordt dan een schadevergoeding betaald door de veroorzaker van de schade. Wie als veroorzaker geldt, kan bijvoorbeeld worden bepaald door het bewijsvermoeden of expert oordeel toe te passen. De toepassing van een kostenregeling die uitgaat van schadeoorzaken is niet eenvoudig, omdat uit onderzoek blijkt dat de oorzaak en veroorzaker van schade aan kelders niet of nauwelijks zijn aan te wijzen. Bij een regeling die uitgaat van het toekennen van een schadevergoeding zal vaak een

verschil van inzicht tussen keldereigenaar en gemeente over de oorzaken en veroorzakers van de schade ontstaan. De kans op conflicten en juridische procedures is dan groot. De meeste keldereigenaren geven de voorkeur aan een eenvoudige regeling op basis van subsidie. Met een bijdrage in de herstelkosten, bijvoorbeeld met een subsidieregeling, is de financiële zekerheid vooraf ook groter voor de keldereigenaar.

Echter, in het schadeboek en het onderzoek naar schadeoorzaken komen drie betrokken ingenieursbureaus tot de conclusie dat het zeer moeilijk, zo niet onmogelijk is om de oorzaak van schade aan kelders vast te stellen. Hierdoor is het ook niet of nauwelijks mogelijk om een schade en de bijbehorende herstelkosten aan een veroorzaker toe te schrijven. Uit het schadeonderzoek blijkt ook dat zwaar verkeer niet de (hoofd)oorzaak is van schades.

Professor dr.ir. J.G. (Jan) Rots, hoogleraar Constructiemechanica aan de TU Delft en voormalig lid van de Commissie van Wijzen Wervengebied, heeft de onderzoeken van de ingenieursbureaus naar schade en schadeoorzaken gereviewd. Hij komt onder meer tot de conclusie dat er een goede onderzoeksmethode is toegepast, en constateert, net als de ingenieursbureaus, dat er vooralsnog geen duidelijk patroon met schades herkenbaar gerelateerd aan oorzaken te ontdekken is. Het is mogelijk om meer onderzoek te doen, maar of het nuttig en proportioneel is om daar dieper in te duiken gegeven de komende keuze tussen de drie varianten voor een kostenverdeelsleutel (bewijsvermoeden, technisch expertoordeel en subsidieregeling) valt te bezien, volgens professor dr. ir. J. G. Rots.

In het onderzoek om te leren van de lessen van de schadeafhandeling in Groningen en Limburg komt AEF tot de conclusie dat de kans beperkt is dat Utrecht, met de huidige werkwijze met een subsidie, tegen de dezelfde knelpunten aanloopt als waar tegenaan wordt gelopen in Groningen en Limburg. AEF adviseert daarom om in de kostenregeling niet te kiezen voor een schadevergoeding (zoals expert oordeel of bewijsvermoeden), maar voor een bijdrage van de gemeente in de herstelkosten. Dit sluit ook aan bij een advies van de Raad voor de Leefomgeving over schade aan funderingen, omdat, net als bij het herstel van kelders, de oorzaak van de schade nauwelijks is vast te stellen en een kostenregeling op basis van schadevergoeding leidt tot slepende conflicten en juridisering.

In de uitwerking wordt ook meegenomen of, wanneer en hoe uitzonderingen worden gemaakt op de eigen bijdrage van de keldereigenaar, bijvoorbeeld als zonder onderzoek vooraf duidelijk is dat de schade door de gemeente is veroorzaakt.

3. Er wordt een aantal kritische kanttekeningen geplaatst bij de onderzoeksrapporten van 3 bureaus naar schade en schadeoorzaken. De review van prof.dr.ir. Jan Rots komt te laat om nog te betrekken bij de oordeelsvorming.

De voorlopige conclusies (in maart) en definitieve conclusies (in juni) van schadeboek en het onderzoek naar schadeoorzaken en de reviewd van prof.dr.ir. J.G. Rots (hoogleraar Constructiemechanica aan de TU Delft en voormalig lid van de Commissie van Wijzen Wervengebied) zijn betrokken bij de oordeelsvorming van het college over de kostenregeling.
Tijdens de informatiebijeenkomsten in maart en mei hebben de ingenieursbureaus hun onderzoeksresultaten toegelicht. Daarbij was ook professor Rots aanwezig. In zijn review ook de opmerkingen, reacties en vragen betrokken die hij van keldereigenaren heeft gekregen tijdens de informatiebijeenkomsten of die hem later zijn toegestuurd.
De samenvatting van zijn review is:

- De overall methode die de onderzoekers hebben toegepast voor de trendanalyse en het schadeboek is passend en geschikt. Er is gekeken naar de gegevens over de objecten, over de schade en over de invloed vanuit de omgeving. De studie heeft vooral de derde categorie gegevens beschouwd en heeft daar een grote bijdrage aan geleverd.
- In de beschrijving van schade en schadeoorzaken lijken de intensiteit van de belasting en de schade onderbelicht. Er is in de rapporten weinig of geen aandacht voor intensiteitsmaten voor de verticale en horizontale verschil-verplaatsingen, of voor trillingen ten gevolge van dynamische bronnen op, in onder of naast het object.
- In het rapport wordt gesteld dat hypotheses over schadeoorzaken niet – of slechts een enkele keer gedeeltelijk – kunnen worden bevestigd. De onderzoekers blijken de beperkingen van hun studie te kennen en relativeren hun conclusies. Wij ondersteunen deze beperkingen en de relativering van de conclusies. In combinatie met het vorige punt, wil dit zeggen dat de uitkomsten

en conclusies van de studie met grote voorzichtigheid tegemoet dienen te worden getreden. Er is vooralsnog geen duidelijk patroon met schades herkenbaar gerelateerd aan oorzaken te ontdekken.
- Het is mogelijk om meer onderzoek met modellering en monitoring te doen, maar of het nuttig en proportioneel is om daar dieper in te duiken gegeven de komende keuze tussen de drie varianten voor een kostenverdeelsleutel (bewijsvermoeden, technisch expertoordeel en subsidieregeling) valt te bezien.

4. Er is maatwerk nodig bij de aanpak van kelders en de rol van de gemeente bij de begeleiding van keldereigenaren. Zet de gemeente in de lead voor het opdrachtgeverschap en zorg dat de keldereigenaren daarin in collectief verband zijn vertegenwoordigd. In dat verband speelt de vraag of er niet een stichting moet worden opgericht voor de uitvoering.

Het herstel van kelders is voor de meeste keldereigenaren te complex. Dat hebben we ervaren tijdens de herstelprojecten in de pilotfase, dat komt uit de onderzoeken van AEF en Beautiful Lives en we horen het van keldereigenaren tijdens de gesprekken over de definitieve kostenregeling. Het herstel van een enkele kelder en daarbij goed opdracht geven aan een aannemer is al enorm ingewikkeld. Daarnaast is het verstandig, en soms nodig, om meerdere kelders gelijktijdig te herstellen en te combineren met andere werkzaamheden, zoals het herstel van de werfmuur van de gemeente of het verleggen of vervangen van kabels en leidingen van nutsbedrijven. Dan wordt het nog ingewikkelder. In de onderzoeken en de participatie zeggen veel keldereigenaren niet voldoende kennis en ervaring te hebben om het opdrachtgeverschap voor kelderherstel goed in te vullen.

De gemeente helpt keldereigenaren nu al op verschillende manieren bij de organisatie en financiering van het kelderherstel. In de pilotfase is gebleken dat dat niet voldoende is. Daarom wil de gemeente de keldereigenaren nog meer ontzorgen in het opdrachtgeverschap. Onder meer met een bouwbegeleider die namens de eigenaren de aannemer aanstuurt, door regie te nemen in de planning en afstemming met aangrenzende werkzaamheden en partijen, door nog meer kennis en ervaring te delen over het herstel van kelders en door samenwerkingsafspraken te maken. Een deel hiervan kan al op korte termijn. Voor een ander deel is een voorbereidingstijd nodig van minimaal anderhalf jaar omdat werk Europees moet worden aanbesteed. Ook moeten met keldereigenaren en nutsbedrijven afspraken worden gemaakt over planningen die met elkaar samenhangen (‘programmering’) en samenwerking.

5. Keldereigenaren zijn kritisch op de participatietermijn waarvan een deel in de zomervakantie viel. De procedure van het participatieproces is niet goed gevolgd: er is geen besluit op een plan van aanpak en ook nog geen participatieverslag. Het participatieniveau had co-creatie moeten zijn.

De participatie heeft plaatsgevonden van maart tot en met juni. Daarna is op verzoek van keldereigenaren de termijn met 8 weken verlengd van 21 juni tot en met 16 augustus, zodat nog gereageerd kon worden op een aantal dilemma’s en vragen, en de inhoud van de teksten in de ‘Nota uitgangspunten samenwerking met keldereigenaren bij kelderherstel'.

Er is begin 2024 een plan van aanpak gemaakt om de uitgangspunten voor de kostenregeling samen met keldereigenaren op te stellen. Na overleg met het bestuur van DUW is het plan van aanpak vastgesteld. Dit plan heeft daarna in overleg met het bestuur van DUW geleid tot het aanstellen van een onafhankelijke procesbegeleider voor het gesprek over de definitieve kostenregeling. Op basis van de gesprekken en het plan van aanpak heeft de onafhankelijke procesbegeleider de concretisering van de participatieaanpak in een offerte in twee delen uitgewerkt. Ook die zijn met het verlenen van de opdracht vastgesteld. Tijdens diverse gesprekken en tijdens de informatiebijeenkomsten is het plan van aanpak toegelicht en naar aanleiding daarvan is de aanpak aangepast. Onder meer door ook ontzorgen en samenwerken toe te voegen aan de participatie en de periode met 8 weken te verlengen.

Het participatieverslag is niet in juni opgeleverd omdat het proces met 8 weken is verlengd en het verslag nog niet was afgerond. Het participatieverslag is betrokken bij de besluitvorming door het college en als bijlage toegevoegd aan het raadsvoorstel.

Er is gekozen voor participatieniveau adviseren, omdat de raad uiteindelijk een besluit gaat nemen over de uitgangspunten van een kostenregeling. De raad kijkt maatschappelijk breder dan alleen het belang van het wervengebied en keldereigenaren. Er is voor participatieniveau adviseren gekozen omdat het belangrijk is om de afwegingen en belangen van keldereigenaren mee te nemen in uitgangspunten voor de samenwerking.

Het participatieniveau voor de uitwerking van de uitgangspunten wordt in samenspraak met DUW vastgesteld op basis van het kompas van zeggenschap dat de raad in juni 2024 heeft vastgesteld.

6. Er is geen uitvoering gegeven aan het raadsbesluit van 2021.

Bij het vaststellen van het programmaplan Werk aan de Werf in 2021 heeft de gemeenteraad het college de opdracht gegeven om “samen met eigenaren van kelders (…) op basis van het advies van de Commissie van Wijzen Wervengebied (…) een samenwerkingsarrangement te maken over de samenwerking en financiering van het herstel van kelders, en hierbij de varianten ‘bewijsvermoeden’ en ‘technisch expert-oordeel’ voor de kostenverdeling uit te werken (…).

In de raadsbrief van 30 september 2021 heeft het college benoemd dat er, om een beeld te vormen van de schadeoorzaken, in 2022 en 2023 onderzoek wordt gedaan bij kelders die voor herstel worden open gegraven. Deze pilotperiode van 2 jaar met een tijdelijke subsidieregeling is in november 2022 na participatie van keldereigenaren ingesteld. Hiermee is de pilotfase van de samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren bij het herstel van kelders gestart. Dit was geen onderdeel van het raadsbesluit in 2021, maar was nodig om het raadsbesluit te kunnen uitvoeren. Dat is nader toegelicht in de raadsbrieven van 4 november 2022 en 11 oktober 2023. Er is in opdracht van de raad gekozen voor een werkwijze om werkenderwijs te leren en te verbeteren. Daarbij is ervaring opgedaan met het herstel van kelders en het procesmatig en financieel ondersteunen en faciliteren van keldereigenaren. De diverse samenwerkingsafspraken vormen samen het samenwerkingsarrangement.

Op basis van de ervaringen in de pilotfase, adviezen van keldereigenaren en de uitkomst van onderzoeken is de aanpak in de loop van de periode enigszins aangepast. De gemeenteraad is daarover steeds geïnformeerd in voortgangsrapportages, raadsbrieven en uitvoeringsprogramma’s. Keldereigenaren zijn geïnformeerd, onder meer in een bijeenkomst van de vereniging DUW in oktober 2023, tijdens de informatiebijeenkomsten over de kostenregeling in maart en mei 2024 in nieuwsbrieven en met informatie op de website van de gemeente.

De afgelopen periode zijn samen met keldereigenaren uitgangspunten voor de kostenverdeling en samenwerking tot stand gekomen, onder leiding van een onafhankelijke procesbegeleider. Mede op basis hiervan zijn de varianten ‘bewijsvermoeden’ en ‘technisch expert-oordeel’ voor de kostenverdeling uitgewerkt.

7. Een aantal keldereigenaren stelt vragen over het vervolgproces.

De gemeenteraad neemt naar verwachting in december 2024 een besluit over de uitgangspunten voor samenwerking, de kostenregeling en het ontzorgen van keldereigenaren in het complexe opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders in het wervengebied. Daarna worden de uitgangspunten samen met keldereigenaren uitgewerkt. Dit traject wordt vormgegeven in samenspraak met vereniging De Utrechtse Werfkelders, op basis van het kompas van zeggenschap, in de in juni 2024 door de raad vastgestelde beleidsnota Samen Stad Maken.
Bij het uitwerken van de uitgangspunten wordt onder meer gekeken naar:

- De kostenverdeling: subsidie of een vaste eigen bijdrage. Daarbij wordt ook meegenomen of, wanneer en hoe uitzonderingen worden gemaakt op de eigen bijdrage van de keldereigenaar, bijvoorbeeld als zonder onderzoek vooraf duidelijk is dat de schade door de gemeente is veroorzaakt.
- De samenwerking: de vorm waarin we samenwerkingsafspraken maken, bijvoorbeeld in samenwerkingsovereenkomsten of stichting.
- Het schaalniveau van de samenwerkingsafspraken: per project, rak of het hele wervengebied.

- Het ontzorgen: worden gemeente en keldereigenaren gezamenlijk opdrachtgever, of dragen de keldereigenaren het opdrachtgeverschap over aan de gemeente? Dat laatste is zeker een optie als daardoor het kelderherstel voor zowel de keldereigenaren als de gemeente goedkoper en sneller kan als gevolg van lagere proces- en uitvoeringskosten, gelijktijdig aanbesteden aan één aannemer, professioneler opdrachtgeverschap en standaardisatie van de werkwijze. Dergelijke randvoorwaarden zijn ook deel van de uitwerking.

Het college is voornemens om hierover een besluit te nemen in het tweede kwartaal van 2025.

Bureau Buhrs
communicatie &
gebiedsmarketing

parta

Participatieverslag
Kostenregeling, samenwerken en ontzorgen bij kelderherstel

september-2024

Inhoud

1. Inleiding 3
2. Participatieproces 4
3. Procesverloop 7
4. Conclusies 14

Bijlagen

Bijlage 1 Verslag 27 maart
Bijlage 2 Verslag DUW 24 april
Bijlage 3 Verslag 30 mei
Bijlage 4 Flyers
Bijlage 5 Brief
Bijlage 6 Adviesnotitie over kelderherstel vereniging DUW
Bijlage 7 Ingekomen brief: Visie op het Participatieproces
Bijlage 8 Individuele reacties van keldereigenaren
Bijlage 9 Reactie van de gemeente op de vragen en suggesties van keldereigenaren

1. Inleiding

1.1. Aanleiding kostenregeling kelderherstel

De stad Utrecht staat bekend om haar karakteristieke binnenstad met werfkelders, die hun oorsprong al in de 12e eeuw vinden. Oorspronkelijk bedoeld als opslag- en doorgangsruimte voor goederen, die vervoerd konden worden over het water. De gemeente Utrecht werkt de komende 30 jaar aan het herstel en behoud van de werven, muren en kelders in de historische binnenstad. Eind 2024 is de gemeenteraad voornemens te besluiten over de definitieve kostenregeling tussen de gemeente en keldereigenaren voor het herstel van de kelders in het wervengebied.

1.2. Participatie bij de kostenregeling

De definitieve kostenregeling maakt de gemeente Utrecht met participatie van de keldereigenaren, zodat college en raad hun belangen goed kunnen meewegen in het besluit. Begin 2024 is door de gemeente in samenspraak met het bestuur van vereniging De Utrechtse Werfkelders (DUW) een onafhankelijk procesbegeleider aangesteld. Onder haar leiding is de participatie vormgegeven en gestart over de definitieve kostenregeling.

1.3. Eerdere participatie

Er heeft eerder participatie plaatsgevonden na de vaststelling van het plan van aanpak in 2020. Er zijn destijds meerdere bijeenkomsten georganiseerd met comités van keldereigenaren (van de Choorstraat, Oude Gracht, Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht en Plompetorengracht). Ook heeft overleg plaatsgevonden met de Universiteit Utrecht, Centrum Management Utrecht, Commissie van Advies Bevoorradingsaangelegenheden Utrecht (CABU), nutsbedrijven en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR).

Zij hebben geadviseerd over de onderzoeksopdrachten, onderzoeksresultaten en conclusies die zijn betrokken bij het opstellen van het programmaplan Werk aan de Werf. Daarnaast hebben hiervoor in 2021 online participatiebijeenkomsten plaatsgevonden, waarbij met keldereigenaren en belanghebbenden gesproken is over de opgave, scope, belastbaarheid van kelders, weren zwaar verkeer, lekkage van kelders en samenwerking tussen de gemeente en keldereigenaren.
In 2022 is de tijdelijke subsidieregeling met participatie van keldereigenaren tot stand gekomen. Verder zijn in de periode 2022 - 2024 eigenaren en gebruikers van de kelders actief betrokken bij het in kaart brengen van alle kelders in het wervengebied en bij de evaluatie van de eerste ervaringen met het samen herstellen van kelders.

2. Participatieproces

2.1. Inleiding

Het proces startte begin 2024. De gemeente en vereniging DUW hebben gezamenlijk een plan van aanpak voor de participatie opgesteld. Daarbij gold het raadsbesluit Programma wervengebied als uitgangspunt: ‘onder leiding van een onafhankelijk procesbegeleider de kostenregeling uitwerken'. Opdracht was het opzetten en uitvoeren van het participatietraject, met als doel het betrekken van de zienswijzen van keldereigenaren bij het vormgeven van de kostenverdeling van het herstel van werf- en kluiskelders, zodat college en raad deze kunnen meewegen in hun besluitvorming. Ook betekende dit een strakke planning om eind mei tot een onderbouwing van een advies te komen, waarna bestuurlijke besluitvorming het tweede deel van 2024 plaats kon vinden. Gemeente en vereniging DUW trokken samen op bij de uitvoering van het plan van aanpak. De gemeenteraad is op de hoogte gehouden met twee raadsbrieven.

Het plan van aanpak is te openen via **deze link** (pdf).

Deel 1 van de aanpak door onafhankelijke procesbegeleider is te openen via **deze link** (pdf)

Deel 2 van de aanpak door de onafhankelijke procesbegeleider is te openen via **deze link** (pdf)

De raadsbrief van november 2023 leest u **hier**.

De raadsbrief van april 2024 leest u **hier**.

2.2. Doel en doelgroepen

In het plan van aanpak voor de participatie is het doel van de participatie aangescherpt. De term zienswijzen is losgelaten (dit is een term uit de formele inspraak). Het doel is als volgt geformuleerd: *Het betrekken van de belangen en advies ophalen vanuit keldereigenaren bij het vormgeven van de kostenverdeling van het herstel van de werf- en kluiskelders, zodat college en gemeenteraad deze kunnen meewegen in hun besluitvorming.*

De inzet van de participatie was om *zoveel mogelijk* keldereigenaren de gelegenheid te geven om mee te doen. Er zijn ca. 950 werfkelders met 750 eigenaren. Bij de participatie en communicatie zijn de doelgroepen de eigenaren en erfpachters van de werf-, kluis- en straatkelders, met extra aandacht voor georganiseerde groepen zoals de vereniging De Utrechtse Werfkelders. Voor de vereniging was een actieve rol voorzien in het participatieproces, bijvoorbeeld in het opstellen van het plan van aanpak, in de voorbereiding van en aanwezigheid bij de bijeenkomsten en in het faciliteren van inbreng van (individuele) eigenaren.

Naast de keldereigenaren zijn ook de zakelijke eigenaren, zoals de Universiteit Utrecht, vastgoedbeleggers en Het Utrechts Monumenten Fonds, doelgroep van het participatieproces. In deze gesprekken had de gemeente het voortouw. De opzet was vergelijkbaar met de gesprekken met keldereigenaren: het ophalen van belangen, meningen en afwegingen rondom kostenregeling en samenwerking bij kelderherstel.

2.3. Scope

De onderwerpen van de participatie waren de aspecten die keldereigenaren van belang vinden voor de kostenregeling. Dus niet zozeer een keuze of voorkeur voor een variant, maar veel meer de onderliggende afwegingen en belangen.

2.4. Participatieniveau

Het participatieniveau was vastgesteld op *adviseren*. Dit houdt in dat de keldereigenaren hun opvattingen op de verschillende varianten van de kostenregeling kunnen inbrengen: hun belangen, voor- en nadelen, afwegingskader en argumenten om te komen tot een keuze tussen de varianten. De belangen, meningen en adviezen van keldereigenaren worden meegewogen in het raadsvoorstel dat het college ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorlegt.

2.5. Participatie aanpak

De aanpak voor de participatie is in samenspraak met de gemeente en vereniging DUW verder vormgegeven en voorzag in een aantal rondes, rekening houdend met de einddatum van eind mei:

- Een kick-off sessie met gemeente Utrecht en vereniging DUW om de uitgangspunten voor de participatie vast te stellen (heeft plaatsgevonden in februari 2024)
- Een informatiemarkt om keldereigenaren te informeren over de uitkomsten van de onderzoeken naar schade en schade oorzaken (presentatie onderzoeksbureaus), toelichting op de drie varianten voor kostenverdeling, inventarisatie van factoren voor het afwegingskader, de voorgeschiedenis/tijdlijn en het proces van participatie. En om reacties op te halen en vragen te beantwoorden over kelderherstel (heeft plaatsgevonden op 27 maart 2024).
- Variantentafels (april 24), bijeenkomsten voor keldereigenaren en de gemeente om het gesprek te voeren over de varianten en over de aspecten die van belang zijn om tot een afweging tussen de varianten te komen (heeft niet in deze, maar in een andere vorm plaatsgevonden).
- Oogstbijeenkomst (mei 2024), een bijeenkomst om alles wat is ingebracht tijdens de participatierondes bij elkaar te brengen, zodat een eerste beeld ontstaat over de aspecten die van belang zijn voor de kostenregeling, de voor- en nadelen van de varianten en een de argumenten om tot een voorkeursvariant (heeft in licht aangepaste vorm plaatsgevonden op 30 mei 2024).

3. Procesverloop

3.1. Informatiemarkt 27 maart

Na overleg tussen gemeente Utrecht en vereniging DUW over de aanpak van de participatie begon in maart het gesprek tussen gemeente en keldereigenaren over de definitieve kostenregeling door middel van een informatiemarkt. Het doel was het informeren van de eigenaren en erfpachters van de werf-, kluis- en straatkelders over de voorlopige uitkomsten van de onderzoeken naar schade en schade oorzaken, het onderzoek 'Leren van de lessen van de schadeafhandeling in Groningen en Limburg' van AEF en de evaluatie van samenwerking en invulling van buren en zorgplicht van Beautiful Lives. Ook zijn de drie varianten van de kostenverdeling, de voorgeschiedenis/ tijdlijn en het proces van participatie gepresenteerd. De bijeenkomst had de opzet van een inloopbijeenkomst, waardoor iedere aanwezige de informatie zelf tot zich kon nemen en in gesprek kon met de gemeente en onderzoekers. De vereniging DUW was aanwezig voor vragen over de inzet en rol van de vereniging. Er waren ongeveer 70 keldereigenaren aanwezig.

Veel eigenaren kwamen naar de bijeenkomst met concrete vragen over het proces of over hun eigen situatie. Ook was er veel interesse voor de resultaten van de onderzoeken. Het beeld uit de onderzoeken over samenwerking, zorgplicht, en burenplicht werd door veel aanwezige keldereigenaren bevestigd. Er waren positieve geluiden over samenwerking in het belang van het behoud van erfgoed en de actieve rol van de gemeente. Wel waren er zorgen over het complexe opdrachtgeverschap en over de (on)zekerheid vooraf over de eigen financiële bijdrage aan kelderherstel.

Er werd opgemerkt dat het woord 'kostenverdeling', zoals gebruikt op de panelen, een onjuiste term is als bewijsvermoeden één van de mogelijkheden is. De term 'kostenregeling' werd aangedragen als alternatief. In het vervolg is dit in de communicatie zoveel mogelijk gebruikt.

Er is een verslag van de bijeenkomst opgesteld en verspreid via het kenniscentrum, per e-mail (gemeente en DUW) en de Parta app. Het volledige verslag van 27 maart is toegevoegd als bijlage 1.

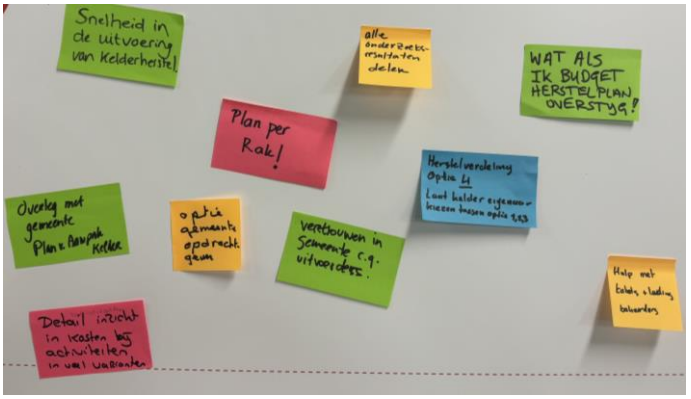
3.2. Varianten kostenregeling bespreken

De bedoeling was na de eerste bijeenkomst verder in gesprek te gaan over de varianten van kostenregeling: expert oordeel, bewijsvermoeden en subsidieregeling. In april, tijdens een bijeenkomst georganiseerd door vereniging DUW, bleek dat keldereigenaren eerst in gesprek wilden gaan over het ontzorgen bij het opdrachtgeverschap (zie bijlage 2 voor het verslag van DUW). Dit is voor een deel van de keldereigenaren van groter belang, dan de vraag welke kostenregeling zou worden gekozen.

Ontzorgen
In samenspraak met de vereniging, gemeente en onafhankelijk procesbegeleider is besloten het gesprek over ontzorgen daarom naar voren te halen. In mei en juni zijn diverse gesprekken gevoerd met individuele en groepjes keldereigenaren over zowel het ontzorgen van keldereigenaren als over de kostenregeling. In de onderzoeken en de participatie zeggen veel (particuliere) keldereigenaren niet voldoende kennis en ervaring te hebben om het opdrachtgeverschap voor kelderherstel goed in te vullen.

Besproken is wat er al aan ondersteuning is. Niet alle keldereigenaren waren daarmee bekend. Daarnaast is besproken wat voor het opdrachtgeverschap van de complexe uitvoering van kelderherstel nog meer nodig is en wat de gemeente daarin kan betekenen. Onder meer door een gezamenlijke bouwbegeleider aan te stellen, die namens de opdrachtgevers de aannemer aanstuurt, door regie te nemen in de planning en afstemming met aangrenzende werkzaamheden en partijen, door nog meer kennis en ervaring te delen over het herstel van kelders en door samenwerkingsafspraken te maken. Vervolgens is het gesprek gevoerd over de vraag wat bij een kostenregeling verder belangrijk is en over de vraag met welke variant van een kostenregeling dat het beste kan worden gerealiseerd.

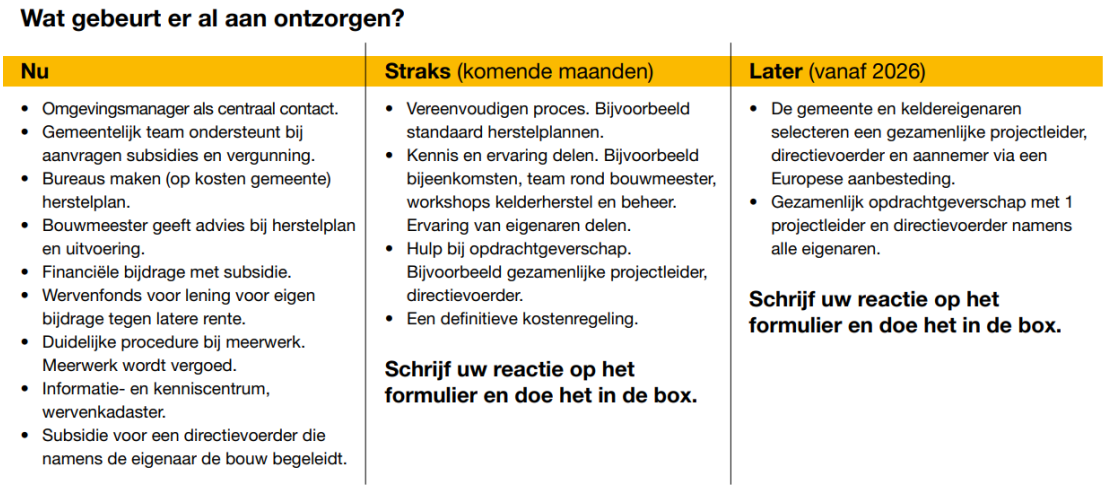
3.3. Informatiemarkt 30 mei
De voorlopige resultaten van die ronde gesprekken over de kostenregeling en het ontzorgen van keldereigenaren en de resultaten van de onderzoeken naar schadeoorzaken zijn eind mei in een informatiemarkt gedeeld en besproken. Daar namen ongeveer 50 keldereigenaren aan deel.



Doel was het delen van de voorlopige resultaten en het ophalen van meningen en ideeën van keldereigenaren. We bespraken belangrijke aspecten bij kelderherstel, ontzorging, kostenregeling en deelden informatie over kelderherstel en schadeonderzoeken. De bijeenkomst had de vorm van een informatiemarkt met vrije inloop, waarbij aanwezigen bij statafels het gesprek aan konden gaan met medewerkers van de gemeente Utrecht en de onderzoeksbureaus. De vereniging DUW was aanwezig voor vragen over de inzet en rol van de vereniging. Keldereigenaren konden ook door middel van ‘geeltjes’ en reactieformulieren hun aandachtspunten, opmerkingen en vragen achterlaten.

De bijeenkomst had een nuttige opbrengst voor zowel de gemeente als de aanwezige keldereigenaren. Besproken is wat belangrijk is bij het ontzorgen in het opdrachtgeverschap en in de kostenregeling en op welke wijze dat het

beste kan worden bereikt. Er zijn vragen beantwoord over wat er nodig is om kelderherstel te starten, waar men schade kan melden, hoe lang de subsidieregeling nog loopt en waar de onderzoeksresultaten in te zien zijn.



Wat gebeurt er al aan ontzorgen?

Nu	**Straks** (komende maanden)	**Later** (vanaf 2026)
• Omgevingsmanager als centraal contact. • Gemeentelijk team ondersteunt bij aanvragen subsidies en vergunning. • Bureaus maken (op kosten gemeente) herstelplan. • Bouwmeester geeft advies bij herstelplan en uitvoering. • Financiële bijdrage met subsidie. • Wervenfonds voor lening voor eigen bijdrage tegen latere rente. • Duidelijke procedure bij meerwerk. Meerwerk wordt vergoed. • Informatie- en kenniscentrum, wervenkadaster. • Subsidie voor een directievoerder die namens de eigenaar de bouw begeleidt.	• Vereenvoudigen proces. Bijvoorbeeld standaard herstelplannen. • Kennis en ervaring delen. Bijvoorbeeld bijeenkomsten, team rond bouwmeester, workshops kelderherstel en beheer. Ervaring van eigenaren delen. • Hulp bij opdrachtgeverschap. Bijvoorbeeld gezamenlijke projectleider, directievoerder. • Een definitieve kostenregeling. **Schrijf uw reactie op het formulier en doe het in de box.**	• De gemeente en keldereigenaren selecteren een gezamenlijke projectleider, directievoerder en aannemer via een Europese aanbesteding. • Gezamenlijk opdrachtgeverschap met 1 projectleider en directievoerder namens alle eigenaren. **Schrijf uw reactie op het formulier en doe het in de box.**

De drie varianten

De drie varianten van kostenregeling (bewijsvermoeden, expert oordeel en subsidie) werden opnieuw toegelicht. Veel van de punten die in de voorgaande gesprekken benoemd zijn over ontzorgen en de kostenverdeling kwamen ook op deze avond naar voren:

- *Veroorzaker betaalt?*

Keldereigenaren vinden het belangrijk dat wie de schade heeft veroorzaakt, de kosten daarvoor draagt. Maar uit het schade onderzoek blijkt dat oorzaak en veroorzaker niet of nauwelijks vast te stellen is. Keldereigenaren begrijpen dat en willen geen conflicten of juridische strijd. Een subsidieregeling lijkt dan een geschikt alternatief.

- *Zekerheid vooraf?*

Er is behoefte om vooraf inzicht te hebben in de eigen bijdrage in herstelkosten. Een subsidie regelt de verdeelsleutel vooraf. Bij bewijsvermoeden weet men pas achteraf waar men aan toe is.

- *Eenvoudige regeling*

De keldereigenaren vinden dat een regeling eenvoudig toe te passen moet zijn. Het bepalen van de oorzaken en veroorzaker is ingewikkeld en kan leiden tot onenigheid en juridische procedures. Dit maakt de kostenregelingen bewijsvermoeden en expert oordeel complexer dan de subsidieregeling.

- *Lage proces en uitvoeringskosten*

Het beschikbare geld moet volgens de keldereigenaren zo veel mogelijk worden besteed aan het herstel van kelders. Meer onderzoeken en kans op juridische procedures vergroot de kans op hogere procedurele- en uitvoeringskosten.

Over het algemeen gaven keldereigenaren aan dat de subsidieregeling geen slechte regeling is. Hoewel in sommige gevallen bewijsvermoeden of expert oordeel eerlijker lijkt, erkennen eigenaren de complexiteit hiervan. Er werd een

suggestie gedaan voor een vierde variant: geef keldereigenaren de keuze tussen subsidieregeling, bewijsvermoeden of expert oordeel.

Er is een verslag van de bijeenkomst opgesteld en verspreid via het kenniscentrum, per e-mail (gemeente en DUW) en de Parta app. Het volledige verslag van 30 mei is toegevoegd als bijlage 3.

3.4. Toetsingsronde

In juni zijn de uitkomsten en voorlopige conclusies gedeeld. Er zijn teksten gemaakt met een samenvatting van alle informatie van de onderzoeken en de gesprekken met keldereigenaren: (1) over de aanleiding en context, (2) over de conclusies en aanbevelingen in de onderzoeken. (3) over het ontzorgen van keldereigenaren in het opdrachtgeverschap en (4) over de kostenregeling. Keldereigenaren is gevraagd om deze teksten voor 16 augustus te reviewen. De definitieve teksten zijn gebundeld in een nota die ter besluitvorming aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.

Daarnaast is keldereigenaren gevraagd om via de Parta app of via e-mail te reageren op dilemma's, waarbij is gevraagd een keuze te maken, en vooral, deze keuze toe te lichten.

De dilemma's waren:

- **Bij de kostenregeling: schadevergoeding of bijdrage in de herstelkosten?** Ten aanzien van dit dilemma is 1 reactie ontvangen. Deze keldereigenaar koos voor ‘bijdrage in de herstelkosten’.
- **Bij de kostenregeling: financiële zekerheid vooraf of kostenverdeling tijdens de uitvoering vaststellen?** Ten aanzien van dit dilemma zijn geen reacties ontvangen.
- **Bij schadeafhandeling: eenvoud of maatwerk?** Ten aanzien van dit dilemma is 1 reactie ontvangen. Deze keldereigenaar koos voor ‘Maatwerk’.
- **Bij ontzorgen: ontzorgd worden of zelf doen?** Ten aanzien van dit dilemma zijn twee reacties ontvangen. 1 keldereigenaar koos voor ‘ontzorgd worden’ de ander voor ‘zelf doen’.

Daarnaast hebben vereniging DUW en een groep van 5 keldereigenaren in een brief aan het college hun visies op het gelopen proces en het vervolg gegeven.

3.4.1 Visie van Vereniging DUW op het Kelderherstel

De Vereniging De Utrechtse Werfkelders (DUW) heeft een uitgebreide visie opgesteld waarin zij pleiten voor een toekomstbestendige en gezamenlijk ontwikkelde aanpak van het kelderherstel in Utrecht.

In haar reactie geeft DUW aan dat zij constateert dat keldereigenaren opteren voor een regeling die financiële duidelijkheid geeft, eenvoudig is en aantrekkelijk, maar dat er ook veel sympathie is voor de ‘omgekeerde bewijslast’.

DUW pleit voor het continueren van de tijdelijke subsidieregeling totdat een toekomstbestendig plan is uitgewerkt in nauwe samenwerking met de

keldereigenaren. De vereniging ziet het herstel van vertrouwen tussen de gemeente en keldereigenaren als een positieve ontwikkeling, en benadrukt dat de regelingen en afspraken die in 2025 worden gemaakt, eerlijk, transparant en in goede samenspraak met de eigenaren moeten zijn.

Daarnaast is de vereniging bereid om als mede-ontwikkelaar bij te dragen aan het meerjarenbeleid voor het herstel van de kelders. Hierbij pleit DUW voor het gezamenlijk verkennen van de uitgangspunten voor een kostenregeling, het ontwikkelen van vormen van opdrachtgeverschap, en het maken van duidelijke afspraken over beleid en uitvoering. DUW benadrukt dat het van belang is dat deze afspraken goed worden vastgelegd om geschillen te voorkomen en een soepele uitvoering te waarborgen.

DUW erkent dat het herstel van de kelders complex is en vraagt om maatwerk. Dit vereist een nauwe samenwerking tussen de gemeente en de keldereigenaren, met aandacht voor specifieke situaties en de noodzaak van een deskundige begeleiding tijdens het gehele proces.

De vereniging benadrukt het belang van een toekomstbestendige en gezamenlijk ontwikkelde aanpak voor het herstel van de Utrechtse werfkelders en kiest voor een gezamenlijk verkennen van de uitgangspunten ten behoeve van een kostenregeling. Tot die tijd dient de huidige tijdelijke regeling gehandhaafd te blijven. Dit omvat onder andere afspraken over opdrachtgeverschap en de noodzakelijke ondersteuning van keldereigenaren, een proces dat de vereniging omschrijft als "ontzorgen".

De volledige beschrijving van de visie van DUW is bijgevoegd in bijlage 6.

3.4.2. Visie van een groep van 5 keldereigenaren op het participatieproces

Een groep keldereigenaren heeft zorgen geuit over het huidige participatieproces rondom de kostenregeling voor het herstel van de werfkelders. Zij benadrukken dat het proces niet volledig in lijn is geweest met de opdracht van de gemeenteraad en dat de gekozen aanpak keldereigenaren de mogelijkheid heeft onthouden om (in co-participatie) overeenstemming te bereiken over wat in de ogen van alle partijen een eerlijke verdeling van de kosten is.

De groep stelt dat het participatieproces opnieuw moet plaatsvinden, waarbij het advies van de Commissie van Wijzen volledig wordt meegenomen en er beter wordt samengewerkt met de keldereigenaren.

Volgens deze keldereigenaren moet de focus van het proces verschuiven van eenzijdige voorlichting naar een meer gebalanceerde en transparante dialoog. Het doel moet zijn om tot een oplossing te komen die door beide partijen als eerlijk wordt ervaren. Dit kan alleen worden bereikt door een diepgaande discussie over zowel de juridische als de technische aspecten van de schade, waarbij de input van deskundigen wordt geïntegreerd.
De groep dringt erop aan dat de uiteindelijke kostenregeling niet eerder definitief kan worden vastgesteld dan wanneer er overeenstemming is bereikt over een

bredere samenwerking tussen de gemeente en de keldereigenaren. Deze samenwerking moet duidelijke en bindende afspraken omvatten over alle aspecten van het herstelproces, inclusief de financiering.

Ten slotte benadrukken deze keldereigenaren het belang van een werkelijk onafhankelijke procesbegeleider die het vertrouwen van alle betrokkenen geniet. Zij pleiten voor een vernieuwd plan van aanpak dat gedetailleerd de stappen beschrijft die nodig zijn om tot een succesvolle en eerlijke kostenregeling te komen.

De volledige brief namens deze groep keldereigenaren is bijgevoegd in bijlage 7.

3.4.3. 15 individuele reacties

Ten slotte hebben 15 keldereigenaren van de mogelijkheid gebruik gemaakt om via de mail een reactie in te dienen. 11 van deze reacties waren een ondersteuningsverklaring op de visie van voornoemde eigenaren (zie 3.4.2). 4 keldereigenaren gaven een reactie op basis van hun eigen visie op en ervaring met kelderherstel. Deze lopen qua inhoud behoorlijk uiteen. Een overzicht hiervan is te lezen in bijlage 8.

3.4.4 Reactie van de gemeente op de vragen en opmerkingen van keldereigenaren

De gemeente heeft een reactie gegeven op de vragen en opmerkingen van keldereigenaren over de uitgangspunten voor de samenwerking bij kelderherstel. Deze is als bijlage 9 toegevoegd bij dit participatieverslag.
In de reactie van de gemeente zijn de vragen en opmerkingen zo veel mogelijk gebundeld naar onderwerp waarop een reactie is gegeven.

3.5. Inzet Parta app en communicatie

Gedurende het hele proces konden keldereigenaren ook reageren en vragen stellen via een participatie app. Deze Parta app gebruikten we ook om de keldereigenaren te informeren over de laatste ontwikkelingen, te linken naar het Kenniscentrum Werven, uit te nodigen voor de bijeenkomsten, verslagen en onderzoeken te delen. Hier namen ongeveer 80 keldereigenaren deel aan het gesprek.

De participatie werd verder ondersteund door de volgende communicatiemiddelen:

- **Flyers**: we nodigden de keldereigenaren huis-aan-huis uit via een uitnodigende flyer om deel te nemen aan de bijeenkomsten op 27 maart en 30 mei. Met een QR-code konden zij ook de Parta app te downloaden. Zie de bijlage 4 voor de flyers.
- Alle eigenaren hebben een **brief** ontvangen waarbij ze zijn geïnformeerd over het participatietraject. Zie de bijlage 5 voor de brief.

- **Nieuwsbrieven/e-mail**: eigenaren van de kelders ontvingen eens per drie maanden een digitale nieuwsbrief vanuit de gemeente. We zorgden voor een uitnodiging via mail met dezelfde oproep als op de flyer: downloaden van de Parta-app en uitnodiging voor de bijeenkomsten.
- **Kenniscentrum Werven**: alle informatie, onderzoeken en verslagen waren gedurende het participatieproces te vinden op het kenniscentrum werven van de gemeente Utrecht.

Ook vervulde de vereniging DUW een rol bij de communicatie naar de keldereigenaren. Zij verstuurden de uitnodigingen via hun eigen nieuwsbrief.

Gemeente Utrecht

Beste keldereigenaar,

De gemeente Utrecht werkt samen met keldereigenaren, bewoners en ondernemers aan het herstel en behoud van ons historische wervengebied. Voor herstel en behoud van de werf-, kluis- en straatkelders is het nodig dat we als goede buren met elkaar samenwerken. Daar hoort bij dat we met elkaar het gesprek voeren over een definitieve regeling voor de kosten van het herstel van kelders. Dat gesprek is gestart met een informatiemarkt op 27 maart 2024. Hier waren zo'n 70 keldereigenaren aanwezig en zijn vragen gesteld, ideeën uitgewisseld en zorgen gauw. Met deze brief geven wij u een overzicht van de vervolgstappen om te komen tot een definitieve kostenregeling en nodigen wij u nogmaals van harte uit om aan de gesprekken deel te nemen.

Praat mee, denk mee

Eind dit jaar neemt de gemeenteraad een besluit over een definitieve kostenregeling voor het herstel van kelders in het wervengebied (nu geldt nog een tijdelijke subsidieregeling). De komende maanden brengen wij in beeld wat keldereigenaren zien als voor- en nadelen van de varianten die op tafel liggen, en de argumenten om te komen tot een keuze voor de definitieve kostenregeling. Zodat de raad het advies van de keldereigenaren kan meenemen in het besluit. De gesprekken over de definitieve kostenregeling staan onder leiding van een onafhankelijke procesbegeleider. Dit is wat er de komende tijd op stapel staat:

- Op woensdagavond 24 april om 20:00 uur organiseert vereniging De Utrechtse Werfkelders in het Informatiecentrum Wervengebied (Oudegracht 167) een gesprek met haar meedenkgroep over wat keldereigenaren belangrijk vinden bij kelderherstel. U kunt als keldereigenaar aansluiten bij deze bijeenkomst. Op deze bijeenkomst worden de volgende onderwerpen besproken: wat is bepalend voor eigenaren om met kelderherstel aan de slag te gaan? En welke procesmatige, juridische en financiële randvoorwaarden zijn van belang voor de keldereigenaren? Deze randvoorwaarden worden gebruikt om de varianten voor de kostenregeling af te wegen. Meer informatie en aanmelden via info@deutrechtsewerfkelders.nl
- De volgende stap is een gesprek tussen keldereigenaren en gemeente over de varianten: bewijsvermoeden, expert-oordeel en subsidie. In 3 variantentafels brengen we in kaart wat keldereigenaren zien als de voor- en nadelen van elke variant en de argumenten die keldereigenaren belangrijk (of minder belangrijk) vinden om te komen tot een voorkeur.
- Afsluitend houden we een grote bijeenkomst voor alle keldereigenaren waarin de opbrengst van de gesprekken bij elkaar wordt gelegd. Ook krijgen we dan de definitieve rapporten van het onderzoek naar schade en schade-oorzaken, en weten we of die nog leiden tot nieuwe inzichten over de kostenregeling.

De verdere planning zal via de participatie-app ("Parta") worden gedeeld.

Van alle participatie activiteiten is een verslag gemaakt over de aanpak en het proces van participatie, de vragen, antwoorden en de gegeven adviezen.

4. Conclusies

4.1. Rol onafhankelijk procesbegeleider

Met het aanstellen van de onafhankelijk procesbegeleider door gemeente en vereniging DUW ging de participatie rondom het programma Werven een nieuwe fase in, op basis van het plan van aanpak, zoals vermeld in hoofdstuk 2 van dit verslag. Tegelijkertijd bouwde het voort op eerdere participatie en was het proces gebonden aan een aantal uitgangspunten en kaders, die het proces stuurden. Het doel van de participatie, het participatieniveau, de scope en de tijdspanne waren vooraf meegegeven. Voor de onafhankelijk procesbeleider was dit balanceren tussen wat vast ligt en waar ruimte is. En de balans vinden tussen de rol van de gemeente en die van keldereigenaren, al dan niet verenigd in DUW.

Bij een aantal keldereigenaren rees de vraag over de onafhankelijkheid van de procesbegeleider. Zij stelden 'wie betaalt bepaalt' en hadden het gevoel dat meer naar de gemeente werd geluisterd dan naar keldereigenaren. De onafhankelijk procesbegeleider heeft steeds benadrukt in opdracht van zowel de gemeente als de vereniging, en alle keldereigenaren te handelen en heeft steeds de ruimte gezocht en opgerekt voor keldereigenaren om invloed uit te oefenen, binnen de gegeven kaders. Dat de participatie ten dienste staat van de besluitvorming blijft een feit; het uiteindelijke besluit ligt bij de gemeenteraad. Het participatieniveau van 'adviseren' was daardoor het hoogst haalbare. Dat is ingevuld door op zoek te gaan naar overwegingen, argumenten en belangen en door deze zo inzichtelijk te maken dat de gemeenteraad deze in haar belangenafweging mee kan nemen.

Gedurende het participatieproces zijn er momenten geweest waarop het proces kon worden bijgestuurd, in overleg met de gemeente en de vereniging. Een voorbeeld hiervan is het onderwerp ontzorgen onderdeel maken van het participatieproces. Hieronder een reflectie op het proces en de uitkomsten.

4.2. Ervaren tijdsdruk

Al bij de start in februari gaf de vereniging aan dat ze de tijdspanne krap vond, met eind mei in gedachten voor de oplevering van het participatieproces. Hier is tussentijds steeds aandacht voor gevraagd en geweest. Met soms versnellen en soms vertragen tijdens het proces. De oorspronkelijke planning (van eind mei opleveren) is gaandeweg losgelaten, zodat de zomermaanden (juni, juli en half augustus) nog benut konden worden voor de participatie (toetsronde en advies). Ondanks de ervaren tijdsdruk is de indruk dat binnen de gestelde tijd zoveel mogelijk keldereigenaren zijn bereikt en een diversiteit aan belangen is gehoord. Meer tijd zou niet meer input hebben opgeleverd, maar wellicht wel minder gevoel van tijdsdruk bij met name vereniging DUW.

Wat ook meespeelde is dat de vereniging nog in oprichtende fase was en nog niet op volle kracht kon handelen. Daartoe is ondersteuning ingeschakeld. Toch blijft de vereniging afhankelijk van vrijwilligerswerk en is de inzet bij een participatieproces als dit een onevenredig grote inspanning. Dit vraagt van de

gemeente en de onafhankelijk procesbegeleider balans zoeken tussen regelmatig informeren, raadplegen, samen beslissen en niet overbelasten van de vereniging. Ook voor eventueel vervolg van de participatie moet hier rekening mee worden gehouden.

4.3. Van kostenverdeling naar kostenregeling

Al tijdens de eerste informatiemarkt in maart werd opgemerkt dat de term 'kostenverdeling' een ongelukkige term was. Keldereigenaren kregen de indruk dat de gemeente al richting had gekozen (voor de variant subsidieregeling) door uit te gaan van kostenverdeling. In plaats daarvan opperden zij om de term 'kostenregeling' te gebruiken; een term die meer past bij alle drie de varianten. In het vervolg is dit in de stukken en communicatie zoveel mogelijk gebruikt.

4.4. Participatieaanpak: in gesprek met keldereigenaren

Gezien de uitgangspunten en kaders van de participatie is een participatie aanpak gekozen bestaande uit twee informatiemarkten/inloopbijeenkomsten, individuele en groepsgesprekken, online participatie via de Parta app en reageren op conceptteksten en dilemma's via e-mail. Hiermee kregen binnen de beschikbare tijd zoveel mogelijk keldereigenaren de gelegenheid om mee te doen. Mensen konden zowel fysiek als online deelnemen.

De vorm van de informatiemarkten/inloopbijeenkomsten gaf de keldereigenaren de gelegenheid om alle informatie te vergaren om een eigen mening te vormen. Het gaf keldereigenaren de mogelijkheid om persoonlijk in gesprek te gaan met de experts van de onderzoeksbureaus, de TU Delft en de gemeente en specifieke vragen te stellen, passend bij de eigen informatiebehoefte en persoonlijke situatie. De keerzijde van 'inloop' is dat er geen moment is voor plenaire informatieoverdracht (die soms wel verwacht, maar uiteindelijk niet gemist werd). Ook is de ruimte voor gesprekken tussen gemeente en meerdere keldereigenaren beperkt tijdens een inloop. Door tussentijds gesprekken te organiseren is hier toch voldoende ruimte voor gecreëerd. Toch blijkt dat de persoonlijke situaties van keldereigenaren zo verschillend zijn, dat zij hun eigen afweging maken en eigen voorkeuren hebben. Conclusie is dat het hoogst haalbare resultaat van de participatie een optelsom is van belangen van individuele keldereigenaren en er geen sprake is van één groepsbelang.

4.5. Participatiescope verbreed naar ontzorgen

Keldereigenaren hebben tijdens het participatieproces duidelijk gemaakt dat zij onvoldoende kennis en ervaring te hebben om het opdrachtgeverschap voor kelderherstel goed in te vullen en graag ontzorgd willen worden door de gemeente. Aanvankelijk was het de bedoeling dat in het najaar van 2024 uit te werken, los van de kostenregeling. Het is echter voor de keldereigenaren zo'n belangrijk onderwerp dat is besloten om het onderwerp van ontzorgen ook al mee te nemen in de participatie én de besluitvorming over de kostenregeling. Hiertoe zijn al suggesties opgehaald wat de gemeente zou kunnen doen om

keldereigenaren te ontzorgen, los van wat nu al geregeld is. In een later stadium zal dit nader worden vormgegeven.

4.6. Resultaten

Het participatieproces is, binnen de vooraf meegegeven kaders, zorgvuldig verlopen. Keldereigenaren hebben zich voldoende kunnen laten informeren en hebben voldoende gelegenheid gehad om hun belangen en meningen te laten horen. De gemeente heeft deze belangen en meningen ook een plek gegeven in het (aanpassen van het) proces en in de inhoudelijke richting van het advies. Voorbeelden daarvan zijn het bijsturen op de planning, de scope en de aanpak.

Het belangrijkste resultaat van de participatie is dat de gemeente samen met de keldereigenaren in beeld hebben gebracht wat ze belangrijk vinden bij een kostenregeling, en met welke variant dit het beste kan worden gerealiseerd. Zo moet de kostenregeling eenvoudig en aantrekkelijk zijn, moet de financiële bijdrage ten goede komen aan kelderherstel en niet aan proces- en uitvoeringskosten, moet de regeling de keldereigenaar vooraf financiële zekerheid bieden en niet leiden tot conflicten en juridische procedures.

De toevoeging van het onderwerp 'ontzorgen' heeft er toe geleid dat keldereigenaren zich gehoord en gesteund voelden tijdens het participatieproces, en er een basis is gelegd voor uitwerking van dit onderwerp in de komende periode.

Bijlagen

Bijlage 1 Verslag 27 maart
Informatiemarkt kostenregeling kelderherstel

Verslaglegging door: de onafhankelijke procesbegeleider

Datum:	27 maart 2024
Tijd:	16:00 - 18:00 en 19:00 - 21:00 uur
Locatie:	De Witte Vosch (Oudegracht 46, Utrecht)

Gemeente Utrecht werkt de komende 30 jaar aan het herstel en behoud van de werf-, kluis- en straatkelders. Het herstel en behoud van het wervengebied is alleen mogelijk als gemeente en keldereigenaren met elkaar samenwerken. Onder leiding van de onafhankelijke procesbegeleider gaan keldereigenaren en gemeente de komende maanden met elkaar in gesprek over de kostenregeling voor het kelderherstel. De informatiemarkt op 27 maart 2024 was de eerste bijeenkomst uit een reeks van drie.

De oogst van de gesprekken met de keldereigenaren wordt meegenomen door het college en gemeenteraad bij de besluitvorming. In september 2024 neemt het college een besluit over het voorstel voor de kostenregeling dat ze aan de raad gaat voorleggen. Vervolgens neemt de raad in december 2024 een besluit over een definitieve kostenregeling. Naast fysieke bijeenkomsten wordt de Parta app ingezet om informatie te delen, vragen te stellen en kennis uit te wisselen.

Doel bijeenkomst
Het doel van de informatiemarkt van 27 maart was het informeren van de eigenaren en erfpachters van de werf-, kluis- en straatkelders over de voorlopige uitkomsten van de onderzoeken, de drie varianten van de kostenregeling, de voorgeschiedenis/ tijdlijn en het proces van participatie. Er waren ca. 70 mensen aanwezig.

Informatiemarkt
Bezoekers konden gedurende twee tijdsloten vrij binnenlopen. De bijeenkomst was opgezet in de vorm van een informatiemarkt, waarin aanwezigen aan de hand van panelen informatie konden inwinnen. Bij de panelen stonden medewerkers van gemeente Utrecht en de onderzoekexperts vanuit Antea Group, Witteveen + Bos, RHDHV, AEF en de TU Delft, om vragen te beantwoorden. Ook was professor dr. ir. J.G Rots (hoogleraar Constructiemechanica aan de TU Delft) aanwezig. Hij is voormalig lid van de Commissie van Wijzen Wervengebied en zal de onderzoeken reviewen. Verder was vereniging DUW aanwezig om meer te vertellen over hun vereniging en de bouwmeester over de technische aspecten van het herstel van de werfkelders. Daarnaast was er meer informatie te krijgen over de participatie app, die ter ondersteuning van dit traject wordt ingezet: de Parta app. Het proces werd begeleid door de onafhankelijke procesbegeleider. Wethouder Rachel Streefland was aanwezig als toehoorder.

Er lagen reactieformulieren die aanwezigen konden invullen. Zij konden hierop een opmerking geven of een vraag stellen. Zij ontvangen hier, indien gewenst, schriftelijk een reactie op van de gemeente.

Gemoedelijke sfeer
Over het algemeen heerste er een gemoedelijke sfeer. Sommige eigenaren kwamen naar de bijeenkomst met concrete vragen over het proces of over hun eigen situatie. Waarbij de ene eigenaar nog helemaal niet bezig is met herstel, werkt de ander hier al jaren aan. Maar het gevoel dat we dit samen moeten doen, in het belang van het behoud van het erfgoed, wordt over het algemeen gedeeld.

Kostenregeling drie varianten
Het doel van de bijeenkomst was onder andere om keldereigenaren te informeren over de drie voorgestelde varianten voor een kostenregeling: bewijsvermoeden (op advies van de Commissie van Wijzen Wervengebied), technisch expertoordeel en subsidie (huidige regeling). Tijdens de volgende bijeenkomst zijn deze varianten het onderwerp van gesprek.

Een keldereigenaar merkte op dat het woord 'kostenverdeling', zoals vermeld op de panelen, een onjuiste term is als bewijsvermoeden één van de mogelijkheden is. De term 'kostenregeling' is een beter alternatief. Aangegeven is dat dit wordt aangepast.

Een aantal keldereigenaren vroeg waarom er naast bewijsvermoeden ook twee andere varianten zijn onderzocht. Het antwoord op deze vraag wordt uitvoerig besproken op: kenniscentrum - varianten kostenregeling.

Vragen persoonlijke situatie
Veel keldereigenaren kwamen naar de bijeenkomst, omdat zij vragen hadden over hoe zij verder moeten met hun persoonlijke situatie. Sommigen zijn zelf al aan de slag gegaan met het opstellen van een plan voor herstel, of de uitvoering daarvan. Veel vragen gingen over wat er nodig is om te starten met kelderherstel. Meer informatie over hoe de gemeente helpt, is te vinden op: kenniscentrum - hulp van de gemeente.

Een aantal keldereigenaren benoemde dat er iemand langs was geweest voor metingen, maar dat ze daar nog geen resultaten van hadden gezien en zij benieuwd waren naar de uitkomsten. Anderen vroegen zich af, hoe zij erachter komen of herstel nodig is. De persoonlijke vragen die technisch van aard waren, zijn beantwoord door de bouwmeester.

Schade oorzaken en onderzoeken
Verschillende bureaus hebben de afgelopen twee jaar onderzoek uitgevoerd naar onder andere twintig kelders die voor herstel waren open gegraven. De eerste resultaten tonen aan dat schade aan kelders in het wervengebied bijna altijd komt door een combinatie van oorzaken. Of historisch onderzoek of activiteiten bij omliggende kelders tot dezelfde soort schades leiden, is nog gaande. Er is op dit moment nog geen aanleiding om te denken dat zwaar verkeer de enige oorzaak of hoofdoorzaak is van alle schades. De verwachting is als de bureaus de komende jaren meer kelders onderzoeken, dat dit niet tot een ander beeld gaat leiden.

Zie voor meer informatie over de onderzoeken: kenniscentrum - schade en schadeoorzaken.

Vragen die gesteld werden door keldereigenaren gingen onder andere over het effect van trillingen van heiwerkzaamheden, het meebetalen van nutsbedrijven als blijkt dat zij (deels)

verantwoordelijk zijn voor schade en het risico dat verstopte waterspuwers zorgen voor waterschade. Meer informatie hierover is te lezen op: kenniscentrum - schade en lekkage voorkomen.

Ook is door meerdere keldereigenaren melding gedaan dat schades zijn ontstaan, of dat bestaande schades zijn verergerd, door de werkzaamheden aan de walmuren. Meer informatie hierover is te lezen op: kenniscentrum – schade door werkzaamheden.

Ten slotte hadden veel keldereigenaren vragen over de huidige subsidieregeling. Ook waren er vragen over wat er gebeurt als gedurende het herstelproces blijkt dat herstel meer kost dan aanvankelijk gedacht. Kijk voor meer informatie over de huidige subsidieregeling op: kenniscentrum – subsidie voor herstel kelders wervengebied.

Eigendom

De Werfkelders staan niet in het kadaster, waardoor het soms onduidelijk wordt gevonden wat precies het eigendom van een keldereigenaar is en wat onder eigendom van de gemeente valt. De Commissie van Wijzen Wervengebied heeft hier onderzoek naar gedaan en uitspraken over gedaan. Zie voor meer informatie: kenniscentrum - advies van Commissie van Wijzen Wervengebied.

Lessen uit Groningen en Limburg

Andersson Elffers Felix (AEF) werd gevraagd om de Utrechtse aanpak van kelderherstel te analyseren en lessen te trekken uit andere schadehersteltrajecten, zoals de afhandeling van schade van de doorgaswinning veroorzaakte aardbevingen in Groningen en door overstromingen in Limburg. Het onderzoek wijst uit dat de Utrechtse aanpak duidelijk verschilt van Groningen en Limburg, en de kans beperkt is dat Utrecht tegen dezelfde knelpunten aanloopt. Lees meer over het onderzoek van AEF op: kenniscentrum - onderzoek schadeafhandeling.

Complexiteit Kelderherstel

Een aandachtspunt uit het onderzoek van AEF is dat sommige keldereigenaren het herstelproces als complex ervaren. Dit aandachtspunt werd door veel aanwezigen van de informatiemarkt onderstreept. Keldereigenaren zijn zelf verantwoordelijk voor het herstel van hun kelders. Zij zijn opdrachtgever voor de herstelwerkzaamheden. Maar zorgdragen voor herstel is voor veel eigenaren lastig te organiseren. Zij hebben behoefte aan meer structuur en overzicht in het proces. Volgens AEF kunnen keldereigenaren worden ontzorgd als de gemeente meer regie neemt. Lees meer informatie over het opdrachtgeverschap op: kenniscentrum - wie is opdrachtgever.

Onafhankelijkheid

Meerdere keldereigenaren vroegen zich af hoe de onafhankelijkheid van de onderzoeken en het proces geborgd wordt. Uitgelegd is dat de onderzoeken om deze reden niet uitgevoerd zijn door één, maar door drie gerenommeerde bureaus. Ook is de opdracht voor het vervolgonderzoek tot stand gekomen in afstemming met vereniging DUW. Daarnaast is professor dr. ir. J.G Rots (hoogleraar Constructiemechanica aan de TU Delft en voormalig lid van de Commissie van Wijzen Wervengebied) gevraagd om de schadeonderzoeken te reviewen. Ten slotte is er samen met vereniging DUW een onafhankelijk procesbegeleider aangesteld om het gesprek tussen gemeente en eigenaren te begeleiden.

Vereniging De Utrechtse Werfkelders (DUW)
Vereniging De Utrechtse Werfkelders was aanwezig om te vertellen over wat zij doen en waar zij voor staan. Onder een aantal keldereigenaren heerste verwarring over het verschil tussen DUW en Keldergewelf. Waar Keldergewelf meer een actiegroep is, is DUW recent in het leven geroepen om keldereigenaren bij elkaar te brengen, hun belangen te behartigen en op constructieve wijze met de gemeente het gesprek aan te gaan. Zij faciliteren een Meedenkgroep en bijeenkomsten waar zij informatie delen en meningen ophalen.

Meerdere eigenaren gaven aan blij te zijn met de komst van Vereniging DUW. Het blijkt voor mensen soms lastig de weg te vinden naar de juiste informatie en contactpersonen. Vereniging DUW helpt hierbij. Lees meer over DUW op: kenniscentrum - DUW: Belangenbehartiging voor en door keldereigenaren.

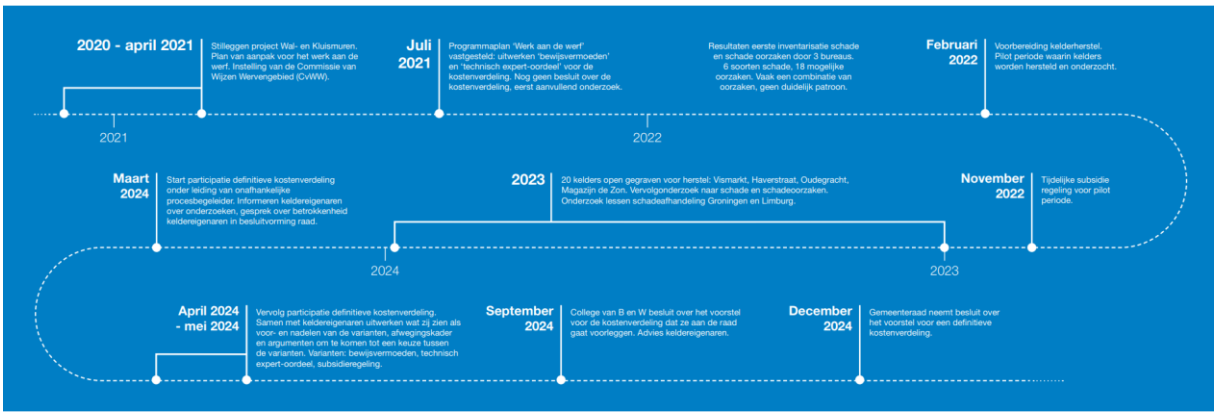
Parta app
Om keldereigenaren te informeren over het proces om te komen tot een definitieve kostenregeling, maken we de komende maanden gebruik van een app: de Parta app. We vragen keldereigenaren actief mee te denken via deze app. Onder de keldereigenaren ontstond verwarring over de Utrechtse Werven app. De Parta app is alleen bedoeld voor het participatieproces over de kostenregeling. De Utrechtse Werven app gaat over het brede programmaplan Werk aan de Werf en geeft o.a. informatie over omleidingen, planning en mogelijke hinder tijdens herstelwerkzaamheden.

De app is de downloaden met de QR-code hiernaast voor op de telefoon en met deze link voor op de computer: web.doemeebeslismee.nl

Contact
Meerdere keldereigenaren vroegen zich af waar zij terecht kunnen voor meer informatie en vragen. Op de website kenniscentrum-werven.utrecht.nl is veel informatie te vinden is. Ook kunnen eigenaren terecht bij het informatiecentrum wervengebied aan de Oudegracht 167 (open op: di-vrij van 11:00-17:00 uur) of een vraag stellen via e-mail (werven@utrecht.nl). Voor technische vragen over schade en lekkages kunnen keldereigenaren terecht bij de bouwmeester. Daarnaast is de omgevingsmanager in de voorbereiding en uitvoering van kelderherstel de vaste contactpersoon.

Panelen 27 maart

Kostenverdeling kelderherstel 2020–2024



Advies Commissie van Wijzen Wervengebied

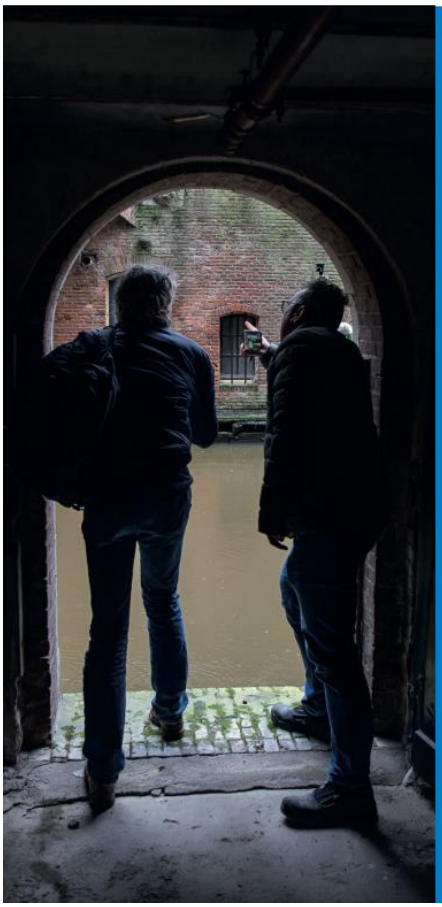
Advies	Wat is daarmee gedaan?
Eigendom: de eigenaren van panden die zijn verbonden met de aangrenzende kelders onder de straat zijn eigenaar van deze kelders. De gemeente is eigenaar van kelders die niet in verbinding staan met een aangrenzend pand.	Wordt toegepast bij vaststellen van eigendom.
Verantwoordelijkheden: keldereigenaren zijn zelf verantwoordelijk voor het onderhoud en herstel van hun kelders en dragen de kosten. Schade aan de kelders die is ontstaan door het tekortschieten van de gemeente in háár taak, komt voor rekening van de gemeente.	Overgenomen door gemeente. Keldereigenaar is opdrachtgever voor herstel kelder. Gemeente betaalt mee in de vorm van subsidie.
Samenwerking: richt voor de samenwerking een stichting op waarin vertegenwoordigers van eigenaren en gemeente samen verantwoordelijk zijn voor de uitvoering.	In eerste instantie overgenomen. Later aangepast op voorstel van keldereigenaren. Zij geven aan zelf te willen besluiten over de eigen kelder. Samenwerkingsarrangement.
Zorg- en burenplicht: gemeente heeft onvoldoende invulling heeft gegeven aan haar zorgplicht en burgenplicht. Er een gebrek aan vertrouwen van eigenaren in de gemeente.	Gemeente erkent het beeld. Invullen van zorgplicht en burenplicht wordt een van de speerpunten in het programmaplan Werk aan de Werf.
Bewijsvermoeden: ga bij de verdeling van de kosten voor herstel van kelders uit van een bewijsvermoeden zoals dat is geregeld voor schade aan gebouwen door de gaswinning in Groningen.	Nog geen besluit over kostenverdeling. Eerst meer kennis nodig over schade en schade oorzaken. Bewijsvermoeden is 1 van 3 varianten die worden afgewogen. Raad neemt een besluit in december 2024.

Juli 2021, **opdracht van de gemeenteraad**

De opdracht van de gemeenteraad is om "samen met eigenaren van kelders (...) op basis van het advies van de Commissie van Wijzen Wervengebied (...) een samenwerkingsarrangement te maken over de samenwerking en financiering van het herstel van kelders, en hierbij de varianten 'bewijsvermoeden' en 'technisch expert-oordeel' voor de kostenverdeling uit te werken (...)."

De raad neemt nog geen besluit over de kostenverdeling omdat er onvoldoende kennis is over de schade aan kelders en de oorzaken daarvan. Er wordt eerst aanvullend onderzoek gedaan naar de oorzaken van schade aan het erfgoed, de complexiteit en samenhang.

Kostenverdeling kelderherstel 3 varianten



1. **Bewijsvermoeden (advies Commissie van Wijzen Wervengebied).**
   - Van scheuren of lekkages wordt vermoed dat ze het gevolg zijn van oorzaken waarvoor de gemeente verantwoordelijk is. Gemeente moet aantonen dat schade is veroorzaakt door toedoen eigenaar.
   - Keldereigenaar hoeft geen onderzoek naar schadeoorzaak te laten doen en hoeft niet aan te tonen dat de schade door toedoen van de gemeente is ontstaan.
   - Bij niet-constructieve schades en vochtdoorslag door de vloer ligt bewijsvermoeden bij de eigenaar.
   - Uitzonderingen: kosten bitumenlaag 50:50 verdelen. Bewijsvermoeden alleen voor kelders die in de jaren 90 waterdicht zijn gemaakt.

2. **Technisch expertoordeel (variant in raadsbesluit april 2021):**
   - Expert doet bij elke afzonderlijke kelder onderzoek naar schade oorzaken.
   - De kostenverdeling kan elke denkbare verhouding aannemen.
   - De expert is onafhankelijk van de eigenaar en de gemeente.
   - Rol van de expert is beperkt tot een technische beoordeling van de schadeoorzaak, maar kan ook worden uitgebreid met toewijzing kosten aan gemeente en/of eigenaar.

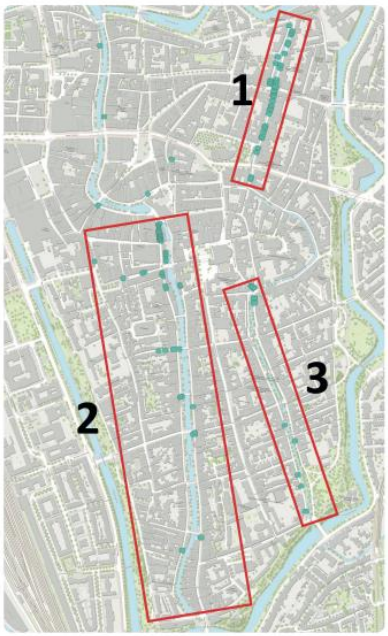
3. **Subsidie (huidige regeling):**
   - Financiële bijdrage aan kelderherstel. Doel is behoud van erfgoed, herstel van schade, en voorkomen van onveilige situaties.
   - Keldereigenaar vraagt op basis van een herstelplan subsidie aan en zorgt voor het herstel van schade en waterdicht maken van de kelder. De gemeente helpt de keldereigenaar daarbij, niet alleen met subsidie maar ook met advies en hulp bij de uitvoering.
   - Vaste kostenverdeling zonder uitgebreid technisch onderzoek naar schadeoorzaak.

Overzicht onderzoeken

Overzicht onderzoeken:

Locatiebezoeken uitvoering	Onderzoek schade en oorzaken Expertbeoordeling constructieve Veiligheid Bepaling belastbaarheid kelders
Trendanalyse	Historisch onderzoek
Schadeboek	
Uitwerken onderzoeken in kostenverdeling	
Toepassen op 9 kelders	

Vervolgonderzoek:
nadruk op deze kelders.



2023–2024: aanvullend onderzoek in kelders die zijn opengegraven.

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

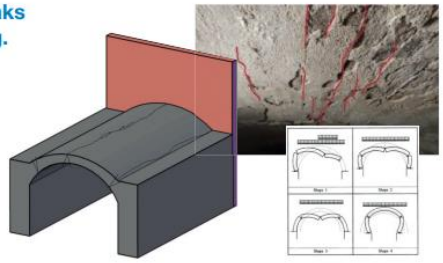
anteagroup

Witteveen + Bos

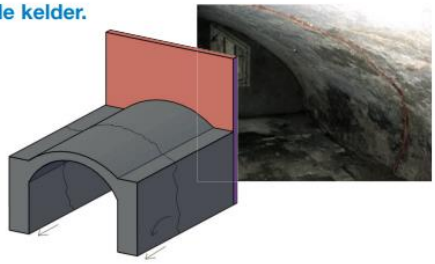
Schade aan kelders

6 typen scheuren

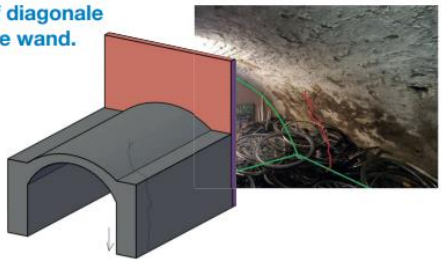
Scheur haaks op de boog.



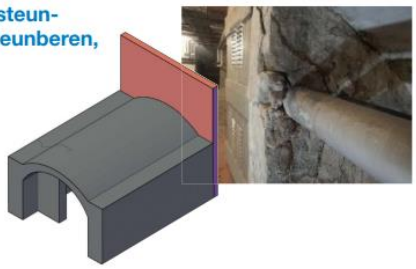
Knik in de kelder.



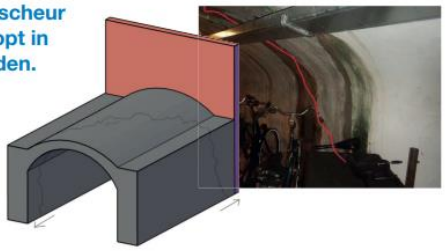
Verticale of diagonale scheur in de wand.



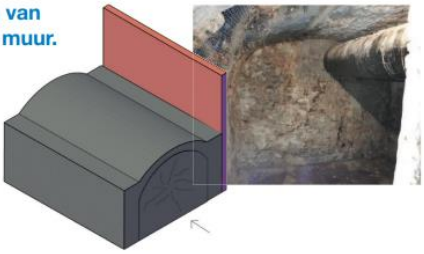
Scheur in steun-wand of steunberen, leidingen.



Diagonale scheur die doorloopt in beide wanden.

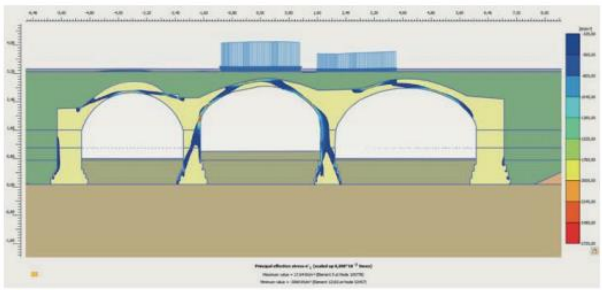


Uitbuiken van de blinde muur.



Vervolgonderzoek
invloeden van buitenaf

Model kelders met verkeersbelasting



Kaartlagen voor bomen, nutsleidingen.

Aanleg van het grachtriool in de 80-er jaren

Onderzoek AEF

Lessen uit schadeafhandeling in Groningen en Limburg. Hoe verschilt de aanpak voor de werven van andere hersteloperaties (schade door aardbevingen Groningen, overstroming Limburg) door de overheid, en wat is het risico dat knelpunten als in Groningen en Limburg zich ook in Utrecht voordoen?

Trilemma bij hersteloperaties

Eenvoud, maatwerk en gelijkheid.
- Protocollisering en juridisering.
- Snelheid delft het onderspit delft.
- Uitvoeringskosten rijzen de pan uit.

Er zit spanning tussen ruimhartig en verantwoorde besteding publieke middelen.

Wat ging er mis in Groningen en Limburg?

1) Een knellend (wettelijk) kader	2) Te veel op het bordje van de burger
3) Verwachtings-management schiet tekort	4) De overheid komt tegenover de burger te staan

Hoe gaat het in Utrecht?

1) Juridisch kader gericht op herstel ipv aan-sprakelijkheid	2) Aanpak nog complex, ontzorging kan beter
3) Gemeente transparant over lerende aanpak	4) Verhouding met eigenaren steeds beter

Conclusies

1. De Utrechtse aanpak is in vormgeving en opzet duidelijk anders dan recente vergelijkbare operaties: focus op herstel van erfgoed, vooruitkijken ipv. terugkijken, voorkomen van juridisch conflict en pragmatische benadering van kostenverdeling.
2. Het risico dat een aantal van de belangrijkste knelpunten uit andere operaties zich ook in Utrecht voordoen, lijkt niet heel groot. Vooral de ontzorging van eigenaren, en de rolverdeling tussen hen en de gemeente, is het grootste aandachtspunt.
3. Tegelijkertijd blijven er uitdagingen, zoals: hoe voorkomen we juridisering? Wat is een eerlijke bijdrage uit publieke middelen? En hoe houden we de aanpak planbaar, uitvoerbaar en beheersbaar?

Aanbevelingen

1) Over de definitieve regeling	Kostenverdeling: kies niet voor bewijsvermoeden of kostenexpert, maar hou vast aan de pilotwerkwijze	Kies voor een regeling waarin publiek geld maximaal ten goede komt aan herstel
2) Over ontzorging van eigenaren	Versterk de ontzorging van eigenaren en maak het proces voor hen beter navolgbaar	Ga werken met vaste directievoerders voor het aansturen van herstelwerkzaamheden
3) Overkoepelend over de aanpak	Versterk de gemeentelijke coördinatie, ga per rak of straat aan de slag, aan de hand van centrale planning	Ga na of verdere versimpeling van de aanpak mogelijk is

DUW:
Belangenbehartiging voor keldereigenaren

Vereniging De Utrechtse Werfkelders (DUW) draagt bij aan het behoud en de bescherming van de Middeleeuwse kelders in de binnenstad van Utrecht.

- Keldereigenaren bij elkaar brengen
- Belangenbehartiging
- Meedenken over een definitieve kostenverdeling
- Voor een aanpak die werkt
- Bijeenkomsten, informatie delen en ophalen.

Wilt u dat uw kennis en inzichten over het behoud van kelders worden meegenomen in het gesprek met de gemeente? Wilt u op de hoogte blijven van de aanpak van de gemeente in het wervengebied en wilt u daarin het verschil kunnen maken?

Maak het verschil!

Word lid
van de vereniging
De Utrechtse Werfkelders

Mail naar:
info@deutrechtsewerfkelders.nl

Bijlage 2 Verslag DUW 24 april

Verslag DUW-bijeenkomst: ervaringen keldereigenaren staan centraal

Verslag overlegavond DUW

Wat zijn de ervaringen van de eigenaren van wie de kelders recent werden hersteld? Hoe wordt de huidige aanpak ervaren? Wat kun je als keldereigenaar tegenkomen als jouw werfkelder wordt aangepakt?

Dat waren de belangrijkste thema's die het bestuur van Vereniging De Utrechtse Werfkelders (DUW) aan de orde wilde stellen op de bijeenkomst op 24 april 2024. De bijeenkomst werd gehouden in het Informatiecentrum over het werfkelderproject bij Magazijn de Zon, tegenover het oude Stadhuis, en er waren ongeveer 50 leden en andere belangstellenden.

Ontzorging

In de vorige DUW-bijeenkomst (van 5 maart) waren die vragen in de groepsgesprekken ook al aan de orde en kwam vooral de wens tot "ontzorging" naar voren. Een thema dat er ook duidelijk uitsprong in het AEF- onderzoek dat op de gemeentelijke informatiebijeenkomst van 27 maart werd gepresenteerd.
Vanuit de gemeente werd vooral aandacht gevraagd voor een definitieve regeling voor de kostenverdeling tussen enerzijds de keldereigenaren en anderzijds de gemeente.

Geen kelder hetzelfde

Steeds meer wordt duidelijk dat voor de keldereigenaren andere vraagstukken minstens zo belangrijk zijn. De vraag wordt dan: waarmee moet je allemaal rekening

De vereniging heeft als doel het behoud en de bescherming van de middeleeuwse kelders in de binnenstad van Utrecht.

De gemeente organiseert donderdag 30 mei 2024 een gespreksavond met als thema kostenregeling kelderherstel.
Plaats: Utrechtse Muziekschool, Domplein 4-5
Tijd: van 19.30 tot 21.30 uur
Aanmelden: info@doemeebeslismee.nl

---

houden als bij jouw kelder een herstelplan aan de orde is?

Wim van Gelder (voorzitter bestuur DUW) legde dit uit bij de opening van de bijeenkomst, maar hij werd geïnterrumpeerd met kritische vragen over de insteek van de bijeenkomst en de relatie tot het participatieproces over de kostenregeling kelderherstel. Er werden zorgen geuit over de verhouding met de gemeente, en over of de keldereigenaren wel voldoende geëquipeerd zijn om een standpunt in te nemen in de gesprekken met de gemeente.

Participatie

Commentaar dat namens 'verontruste leden' werd uitgesproken: Wie is 'eigenaar' van deze bijeenkomst? Worden de adviezen van het rapport van de Commissie van Wijzen wel gehonoreerd? Moet niet op het beloofde technische rapport worden gewacht? Daarnaast werden er opmerkingen gemaakt over het mandaat van de vereniging.

Het bestuur van de vereniging meldt dat het wel op dit soort vragen wil ingaan maar niet op deze bijeenkomst. De discussie kan plaatsvinden op een algemene ledenvergadering. Op deze avond gaat het om de opgedane ervaringen van keldereigenaren. En wat kun je nog meer tegenkomen?
Omdat juist al die andere zorgen naar voren kwamen, was nu aan drie bewoners gevraagd

hun praktijkervaringen te vertellen. Daar werd met grote belangstelling naar geluisterd en zo werd het een heel levendige bijeenkomst. Iedere kelders is anders – zo weet iedere eigenaar – maar het blijkt zeer de moeite waard om over de belevenissen van anderen te horen.

Wie is verantwoordelijk voor wat

Na de bijdragen van ervaringsdeskundigen Theo, Jessica en Marijk (zie elders in de nieuwsbrief) wordt nog eens duidelijk hoe veel er komt kijken bij het herstel van je werfkelder. Het besluit om dit als keldereigenaar al dan niet aan te gaan, hangt van heel wat meer factoren af dan hoe een kostenregeling uitpakt. In de discussie bleek bovendien dat bij sommige kelders niet helemaal duidelijk is van wie de kelder eigenlijk is. En iemand vroeg: "Kan ik mijn kelder niet aan de gemeente verkopen?" Hij wekte niet de indruk er veel voor te willen hebben.

Vanuit de zaal is het verzoek of er een format van een modelovereenkomst kan komen.

Wat overbleef:

- gemeente en keldereigenaar hebben elkaar nodig,
- misschien is het een goed idee de aanpak per rak te doen,
- spreek goed af wie het onderhoud gaat doen,
- maak bekend hoe het met de pilots is gegaan en
- verzin een list om het opdrachtgeverschap doenlijk te maken.

Alexander van de gemeente

Alexander Bloembergen, omgevingsmanager bij de gemeente voor het wervengebied, reageerde nog even kort op de ervaringen van de keldereigenaren. Blij met dit beeld van wat er speelt bij eigenaren, vertelde hij nog wat meer over waar de gemeente mee bezig is.

• Kelderherstel kost veel geld. De kunst is om publiek geld goed in te zetten voor het kelderherstel zèlf en niet voor allerlei organisatorische zaken.

• Het opdrachtgeverschap voor kelderherstel is zwaar. De gemeente is wel bezig daar iets op te bedenken, maar een oplossing daarvoor kan nog even duren.

• Kelderherstel betekent maatwerk. Elke kelder is anders. We leren elke dag. Daarom wordt in de praktijk het toepassen van de subsidieregeling gaandeweg verbeterd.

• Een balans vinden tussen gelijkwaardigheid, eenvoud en maatwerk is lastig. Kelderherstel is ingewikkeld. Het proces kan zoveel mogelijk worden vereenvoudigd, maar tegelijkertijd moet er ruimte zijn voor maatwerk.

Hoe het de opdrachtgevers van een werfkelder - tevens B & B - vergaat

Theo en Jessica zijn zelf opdrachtgever voor het herstel van hun kelder aan de Oudegracht. Theo meldt dat het opdrachtgeverschap hem en Jessica niet is meegevallen. Ondanks goede voorbereiding en redelijk veel verstand van technische en organisatorische kwesties was het (en is het nog steeds) zwaar. Maar ze moesten wel! De B&B die Jessica runt kon zo niet dóór. Zij hebben het kelderherstel gelijktijdig met twee buren opgepakt. Al gauw werd duidelijk: investeer in onderzoek, want elke kelder is anders!

Bijlage 3 Verslag 30 mei

Bijeenkomst ‘In gesprek over ontzorgen keldereigenaren en kostenregeling kelderherstel’

Verslaglegging door: de onafhankelijke procesbegeleider

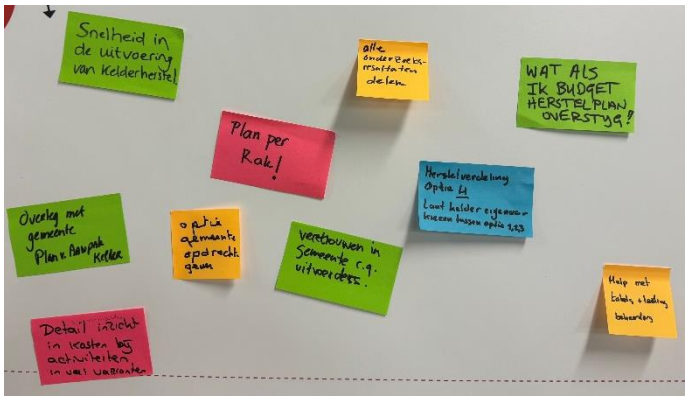
Datum:	30 mei 2024
Tijd:	19:30 tot 21:30 uur
Locatie:	De Utrechtse Muziekschool (Domplein 4-5, Utrecht)

Gemeente Utrecht werkt de komende 30 jaar aan het herstel en behoud van de werf-, kluis- en straatkelders. Het herstel en behoud van het wervengebied is alleen mogelijk als gemeente en keldereigenaren met elkaar samenwerken. Onder leiding van de onafhankelijke procesbegeleider is de afgelopen periode het gesprek gevoerd met keldereigenaren en gemeente. Op 27 maart 2024 heeft de informatiemarkt plaatsgevonden als start van het gesprek over de definitieve kostenregeling. Vervolgens heeft vereniging DUW met keldereigenaren gesproken over wat zij belangrijk vinden bij kelderherstel en heeft de gemeente een aantal (groeps)gesprekken gevoerd met keldereigenaren. Daarnaast is de Parta app ingezet om informatie te delen, vragen te stellen en kennis uit te wisselen.

De oogst van alle gesprekken met de keldereigenaren wordt bijeengebracht in een advies aan het college en de gemeenteraad. Mede door de reacties van keldereigenaren en de vereniging DUW gaat het advies niet alleen over de kostenregeling, maar ook over het aspect van ontzorgen van keldereigenaren. Dit geeft aanleiding voor de gemeente en DUW de opties voor ontzorgen nader te onderzoeken is samenspraak met keldereigenaren. Hiervoor wordt de komende periode benut. In september 2024 is het college voornemens een besluit te nemen over het voorstel dat ze aan de gemeenteraad wil voorleggen. Vervolgens is de planning dat de gemeenteraad hier in november 2024 een besluit over neemt.

Doel bijeenkomst

Het doel van de bijeenkomst op 30 mei was het ophalen van de meningen en ideeën van keldereigenaren over wat zij belangrijk vinden bij kelderherstel, hoe zij ontzorgd willen worden, wat zij belangrijk vinden in de kostenregeling en met welke variant van kostenverdeling dat het beste kan. Daarnaast werd er (opnieuw) informatie gedeeld over kelderherstel, de onderzoeken naar schadeoorzaken, de verschillende varianten en het (besluitvormings)proces.



Inloopbijeenkomst
De bijeenkomst had de vorm van een informatiemarkt met vrije inloop, waarbij aanwezigen bij statafels het gesprek aan konden gaan met medewerkers van de gemeente Utrecht en de onderzoeksbureaus Antea Group, Witteveen + Bos, RHDHV en de TU Delft. De vereniging DUW was aanwezig voor vragen over de inzet en rol van de vereniging. Daarnaast was er informatie over het participatieproces en de inzet van de Parta app. Keldereigenaren konden door middel van 'geeltjes' en reactieformulieren hun aandachtspunten, opmerkingen en vragen achterlaten. Het proces werd begeleid door de onafhankelijke procesbegeleider. Er waren ca. 50 keldereigenaren aanwezig.

Informatiepanelen
Over verschillende onderwerpen die werden besproken was de kern van de informatie opgenomen op grote panelen. Onder meer over het ontzorgen van keldereigenaren en de aspecten die belangrijk worden gevonden bij de kostenregeling. De afbeelding van de panelen is als bijlage aan dit verslag toegevoegd.

Algemene reacties
Over het algemeen waren de aanwezigen positief over de opzet en inhoud van de bijeenkomst. De informatie werd op een prettige manier weergegeven en eigenaren hebben het gevoel dat er naar hen geluisterd is. De bijeenkomst heeft een nuttige opbrengst opgeleverd voor zowel de gemeente als de aanwezige keldereigenaren. Er waren wat vragen over de opzet van de bijeenkomst in deze vorm. Een aantal aanwezigen had een plenair programma verwacht. Uitgelegd is dat er bewust voor een inloopbijeenkomst is gekozen, omdat dit meer gelegenheid biedt voor verdiepende gesprekken met de deskundigen.

Net als bij de vorige bijeenkomsten, ging het gesprek vaak over de persoonlijke situaties van keldereigenaren en kwamen er vragen over wat zij nodig hebben om te starten met kelderherstel. Veel eigenaren vragen zich af hoe zij het herstel van hun kelder moeten aanpakken. Los van het kostenplaatje. Ook werden er vragen gesteld over waar zij schade moeten melden en waarvoor zij contact kunnen opnemen met de gemeente. Daarnaast vragen mensen zich af of zij nog op tijd zijn om mee te doen met de tijdelijke subsidieregeling. Verder werd de oproep gedaan om de onderzoeksresultaten te publiceren. Meer informatie en onderzoeksresultaten zijn te vinden op kenniscentrum-werven.utrecht.nl.

Belangrijke aspecten bij de afweging van de varianten voor een kostenregeling
Op een informatiepaneel was samengevat wat keldereigenaren belangrijk vinden aan de kostenregeling. Keldereigenaren konden hun aandachtspunten toevoegen. Veel van de punten die in de voorgaande gesprekken benoemd zijn, kwamen ook op deze avond naar voren. De drie

verschillende varianten (bewijsvermoeden, expertoordeel en subsidie) werden opnieuw toegelicht.

Er is gesproken over de aspecten die voor keldereigenaren belangrijk zijn en met welke variant van kostenverdeling dat het beste kan.

Ontzorgen
Op het informatiepaneel was aangegeven wat de zorg van keldereigenaren is bij het opdrachtgeverschap van kelderherstel, wat de gemeente al doet aan ontzorgen en ondersteunen en wat er meer nodig is. Keldereigenaren geven wederom aan dat zij ontzorgd willen worden als zij opdrachtgever zijn voor kelderherstel. Er komt veel bij kijken en bij eigenaren ontbreekt vaak de kennis en capaciteit om het herstel van hun kelder gedegen te kunnen aanpakken. Dit levert veel stress op bij eigenaren. Sommige keldereigenaren hebben een probleem dat moet worden opgelost, maar weten niet hoe.

Iemand stelde voor om alle kelders in een VvE onder te brengen, en vandaaruit het onderhoud te regelen. Ook gaf iemand de suggestie om alle keldereigenaren te onteigenen en alles door de gemeente te laten regelen. Anderen houden graag zelf zoveel mogelijk de regie, maar willen wel hulp van de gemeente in de bemiddeling met nutspartijen, en indien nodig, bij het contact met buurkeldereigenaren.

Hieruit blijkt een spanningsveld tussen het 'ontzorgen' en het 'behouden van eigen regie'. Hoewel ontzorgen een belangrijk aspect is, zijn er ook mensen die graag de regie willen behouden. De regie komt in het geding, naarmate de gemeente meer ontzorgt.

Veroorzaker schade betaalt
Meerdere keldereigenaren geven aan het belangrijk te vinden dat degene die de schade heeft veroorzaakt, de kosten daarvoor draagt. Het ingewikkelde hierbij is dat uit het schade onderzoek blijkt dat de oorzaak en veroorzaker niet of nauwelijks vast te stellen zijn. Keldereigenaren geven aan dat ze die complexiteit begrijpen en niet willen uitkomen in conflicten en een juridische strijd. De subsidieregeling lijkt dan een alternatief dat meer gericht is op samen werken aan kelderherstel.

Financiële zekerheid vooraf
Er is behoefte aan inzicht voorafgaand aan het herstel in wat de eigen bijdrage gaat zijn in herstelkosten. Meerdere eigenaren gaven aan te willen weten wat er gebeurt als de begroting van het herstelplan overstegen wordt. Bij kelderherstel is de kans groot dat er meer schade is dan gedacht en kosten hoger uitvallen dan begroot. Bij de subsidieregeling is het vooraf duidelijk hoe herstelkosten en meerwerk worden verdeeld met de verdeelsleutel. Bij bewijsvermoeden en expertoordeel zijn meerkosten voor rekening van de keldereigenaar, als schadevergoeding vooraf wordt vastgesteld. Als schadevergoeding achteraf wordt vastgesteld, wordt de kostenverdeling achteraf aangepast indien blijkt dat schadeoorzaken anders zijn.

Een eenvoudige kostenregeling
De regeling moet eenvoudig toe te passen zijn. Het bepalen van de oorzaken en veroorzaker is

ingewikkeld en kan leiden tot onenigheid en juridische procedures. Dit maakt de kostenregelingen ‘bewijsvermoeden’ en ‘expert oordeel’ complexer dan de ‘subsidieregeling’.

Herstel van schade en behoud van erfgoed
Veel keldereigenaren delen de mening dat de kostenregeling ertoe moet leiden dat het geld dat de keldereigenaar ontvangt daadwerkelijk wordt besteed aan het herstel van kelders en behoud van erfgoed.

Zo laag mogelijke proces- en uitvoeringskosten
Het beschikbare geld moet zo veel mogelijk worden besteed aan het herstel van kelders. En zo min mogelijk aan de kosten van voorbereiding om te komen tot een kostenverdeling, onderzoeken of juridische procedures. Door het uitvoeren van meer onderzoeken en kans op juridische procedures bij de varianten ‘bewijsvermoeden’ en ‘expertoordeel’, is de kans groter op hogere procedurele- en uitvoeringskosten.

Gelijktijdig andere maatschappelijke opgaven uitvoeren
Belangrijk wordt gevonden om alle maatregelen gelijktijdig uit te voeren. Op deze manier kunnen de kosten, overlast en de kans op schade worden beperkt. Dat kan door het combineren van het herstel van kelders en muren met het herstel van kabels en leidingen en de gemeentelijke ambities op gebied van o.a. energietransitie, klimaat, ecologie, parkeren, etc.

Conclusie varianten kostenregeling
Over het algemeen gaven keldereigenaren aan dat de huidige subsidieregeling geen slechte regeling is. Hoewel in sommige gevallen bewijsvermoeden of expertoordeel eerlijker lijkt (want de veroorzaker betaalt), erkennen eigenaren de complexiteit hiervan. Ook komen daar veel extra kosten bij kijken voor onderzoek en juridische procedures. Terwijl het geld moet gaan naar het herstellen van de kelders. De suggestie werd gegeven nog een vierde variant toe te voegen, namelijk om keldereigenaren op het moment zelf te laten kiezen tussen optie bewijsvermoeden, expertoordeel of subsidieregeling.

Oorzaken schade
Het gesprek ging tevens over de oorzaken van schade. Er kwamen vragen over de effecten van de dynamische belasting (bijvoorbeeld door het remmen van vrachtwagens boven de kelder). Sommige keldereigenaren zien dit als een hoofdoorzaak van schade. Gereageerd is dat dit mogelijk is, maar dat dit niet leidt tot een ander schadebeeld. Verwezen is naar een onderzoek in 2021 naar de belasting van kelders. Daarnaast werd de vraag gesteld wat je kunt doen om schade aan je kelder te voorkomen. Schade aan de kelder kan komen door bijvoorbeeld autonome veroudering en nalatig onderhoud, of een verkeerde verbouwing.

Uitgewerkte casus
De kostenverdeling is uitgewerkt bij een voorbeeldcasus. De casus laat de percentages van de kostenverdeling zien bij de verschillende varianten. Opgemerkt werd dat de casus een relatief duur kelderherstel betreft en de percentages anders verdeeld zijn bij goedkoper herstelwerk.

Onderzoek waterwerende laag
Medewerkers van de TU Delft waren aanwezig om hun onderzoek toe te lichten naar de

levensduur van de waterwerende laag die in de periode 1992 tot 2002 op de kelders is aangebracht. Veel keldereigenaren waren door de uitkomsten van het onderzoek gerustgesteld, omdat daaruit blijkt dat de laag waarschijnlijk 50 tot 60 jaar mee kan gaan. Dat is bijna 2 keer zolang als werd aangenomen. Dit betekent voor keldereigenaren dat zij nog niet met hun kelder aan de slag hoeven, mits zij geen lekkage hebben. Meer informatie over het onderzoek is te vinden op: Afwatering en waterdichte laag | Kenniscentrum werven (utrecht.nl)

Panelen 30 mei

Opbrengst gesprekken en bijeenkomsten tot nu toe

Wat vinden keldereigenaren en gemeente belangrijk bij kelderherstel

Meer ontzorgen van keldereigenaren het opdrachtgeverschap voor kelderherstel.
Keldereigenaren willen door de gemeente worden ontzorgd als zij opdrachtgever zijn voor kelderherstel, en bij de afstemming van het herstel met andere keldereigenaren en nutspartijen. Er is behoefte aan een eenvoudige, meer voorspelbare aanpak waarbij tegelijkertijd meerdere naastgelegen kelders worden hersteld, in combinatie met ander noodzakelijk werk (bv kabels en leidingen).

Financiële zekerheid vooraf.
Keldereigenaren willen vooraf weten wat hun eigen bijdrage aan de herstelkosten is. Bij kelderherstel is de kans groot dat er meer schade is dan gedacht, kosten hoger uitvallen of schadeoorzaken anders zijn.

Een aantrekkelijke, ruimhartige regeling.
Financiële bijdrage van de gemeente maakt het voor eigenaren aantrekkelijk om kelders te herstellen.

Een eenvoudige kostenregeling.
De regeling moet eenvoudig toe te passen zijn en keldereigenaren moeten er gemakkelijk gebruik van kunnen maken.

Herstel van schade en behoud erfgoed.
De kostenregeling moet ertoe leiden dat het geld dat de keldereigenaar ontvangt ook daadwerkelijk wordt besteed aan herstel van kelders.

Zo laag mogelijke proces- en uitvoeringskosten.
Het beschikbare geld moet zo veel mogelijk worden besteed aan het herstel van kelders. En zo min mogelijk aan de kosten van voorbereiding om te komen tot een kostenverdeling, onderzoeken of juridische procedures.

Gelijktijdig andere maatschappelijke opgaven uitvoeren.
Er gebeurt veel in de binnenstad. De gemeente heeft ambities voor o.a. energietransitie, klimaat, ecologie en parkeren. Door het herstel van kelders en muren hiermee te combineren, kunnen de kosten, overlast en de kans op schade worden beperkt.

De veroorzaker betaalt de schade.
Degene die de schade aan een kelder heeft veroorzaakt, draagt daarvoor de kosten.

Mist u nog iets in dit lijstje?
→ Schrijf het op een geeltje en plak het op het bord hiernaast.

Dit is ook belangrijk bij kelderherstel

U kunt nog tot 27 juni uw mening of reactie geven via: de Parta app, werven@utrecht.nl of een gesprek.

Scan de QR-code en download de Parta app.

Plak hier uw geeltje

Opbrengst gesprekken en bijeenkomsten tot nu toe

Wat vinden we belangrijk, en met welke variant kunnen we dat het beste bereiken?

Opbrengst gesprekken en bijeenkomsten tot nu toe

Verschillen, bezien vanuit de varianten

Bewijsvermoeden

- Minder tot geen financiële zekerheid vooraf.
- Minder eenvoudig: ingewikkeld om schade en schade oorzaken te bepalen.
- Meer kosten voor technisch onderzoek om schade en schadeoorzaak aan te tonen.
- Minder eerlijk. Gemeente betaalt in sommige gevallen voor kosten die niet door gemeente zijn veroorzaakt (als de gemeente niet kan bewijzen dat de schade het gevolg is van oorzaken waarvoor zij niet verantwoordelijk is). Als de gemeente bewijst dat zij niet verantwoordelijk is, betaalt de eigenaar voor herstelkosten.

Expert oordeel

- Minder tot geen financiële zekerheid vooraf.
- Meer kosten voor technisch onderzoek om schade en schadeoorzaak aan te tonen.
- Minder eenvoudig: ingewikkeld om schade en schade oorzaken te bepalen.
- Eerlijk, als schade is vast te stellen.

Subsidie

- Financiële bijdrage keldereigenaar, subsidiabele kosten en subsidiebedrag vooraf bekend.
- Eerlijk en eenvoudig: bijdrage aan herstelkosten, schadeoorzaak hoeft niet aangetoond.
- Minder kosten voor technisch onderzoek om schade en schadeoorzaak aan te tonen, minder kosten voor juridische procedures.
- Relatieve hoge bijdrage van eigenaren bij kleine reparaties. (50/50 tot 50.000 euro).

Voor alle varianten gelijk

- Gemeente kan keldereigenaar ontzorgen in opdrachtgeverschap.
- Keldereigenaar hoeft niet schade en schadeoorzaak of aansprakelijkheid gemeente aan te tonen.
- Gelijktijdig andere maatschappelijke opgaven uitvoeren (b.v. kabels/leidingen, energietransitie, parkeren)
- Herstel van schade en behoud erfgoed.
- Maatwerk en gelijke gevallen gelijk behandelen.

Opbrengst gesprekken en bijeenkomsten tot nu toe

Wat vinden keldereigenaren belangrijk bij het ontzorgen bij kelderherstel?

Keldereigenaren willen door de gemeente worden ontzorgd als zij opdrachtgever zijn voor kelderherstel.

Want

Opdrachtgever zijn voor kelderherstel is voor de meeste keldereigenaren veel te ingewikkeld.

- Eigenaren missen kennis en ervaring.
- Grote kans op meerwerk bij de uitvoering door andere schades of problemen: kelders zijn oud, erfgoed en vol verrassingen.
- Gelijktijdig werk door andere eigenaren, nutspartijen, gemeente.

Er is behoefte aan een eenvoudige, meer voorspelbare aanpak waarbij tegelijkertijd meerdere naastgelegen kelders worden hersteld, in combinatie met ander noodzakelijk werk (bv kabels en leidingen).

Wat gebeurt er al aan ontzorgen?

Nu	**Straks** (komende maanden)	**Later** (vanaf 2026)
• Omgevingsmanager als centraal contact. • Gemeentelijk team ondersteunt bij aanvragen subsidies en vergunning. • Bureaus maken (op kosten gemeente) herstelplan. • Bouwmeester geeft advies bij herstelplan en uitvoering. • Financiële bijdrage met subsidie. • Wervenfonds voor lening voor eigen bijdrage tegen latere rente. • Duidelijke procedure bij meerwerk. Meerwerk wordt vergoed. • Informatie- en kenniscentrum, wervenkadaster. • Subsidie voor een directievoerder die namens de eigenaar de bouw begeleidt.	• Vereenvoudigen proces. Bijvoorbeeld standaard herstelplannen. • Kennis en ervaring delen. Bijvoorbeeld bijeenkomsten, team rond bouwmeester, workshops kelderherstel en beheer. Ervaring van eigenaren delen. • Hulp bij opdrachtgeverschap. Bijvoorbeeld gezamenlijke projectleider, directievoerder. • Een definitieve kostenregeling. **Schrijf uw reactie op het formulier en doe het in de box.**	• De gemeente en keldereigenaren selecteren een gezamenlijke projectleider, directievoerder en aannemer via een Europese aanbesteding. • Gezamenlijk opdrachtgeverschap met 1 projectleider en directievoerder namens alle eigenaren. **Schrijf uw reactie op het formulier en doe het in de box.**

Opbrengst gesprekken en bijeenkomsten tot nu toe

Onderzoek bitumenlaag

De TU Delft heeft in opdracht van vereniging De Utrechtse Werfkelders en de gemeente Utrecht onderzoek gedaan naar de levensduur van de waterwerende laag die in de periode 1992-2002 op de kelders is aangebracht.

- Onderzoek op 3 locaties.
- Bij de meeste proefmonsters bleek dat de waterwerende laag waarschijnlijk 50 tot 60 jaar mee kan gaan
- Op 1 locatie veel minder.
- Het onderzoek geeft nog geen inzicht waarom de kelders toch lek zijn.

TU Delft

Schade aan kelders

Schade 1

Scheuren en lekkage zichtbaar bij de overgang van buitenmuur/gevel van de woning naar de kelder toe en tussen de kelder en de werfmuur.

Schade kan zijn beïnvloed door:
- Bouwmethode (los van pand + muur ankers).
- Autonome zetting, veroudering kelder, onderhoud.
- Niet werkende waterspuwers (lekkage).
- Onvoldoende ventilatie.
- Werkzaamheden werfmuren, walmuren, baggeren.

Schade 2

Scheur in het gewelf, parallel aan de rijrichting, bij ingefreesde nuts-leiding.

Schade kan zijn beïnvloed door:
- Verzwakking door ingefreesde gasleiding in kelder.
- Autonome zetting, veroudering kelder, onderhoud.
- Werkzaamheden werfmuren/kademuren/baggeren.

Schade 3

Corrosie van de muurankers.

Schade kan zijn beïnvloed door:
- Vocht.
- Onvoldoende onderhoud.
- Onduidelijkheid over zorgplicht bewoner.

Schade 4

Optrekkend vocht

Schade kan zijn beïnvloed door:
- Autonome vochthuishouding in de kelder.
- Verlagen keldervloerniveau.
- Grondwaterstanden.

Schade 5

Lekkage ter plaatse van scheur onder ingefreesde leiding.

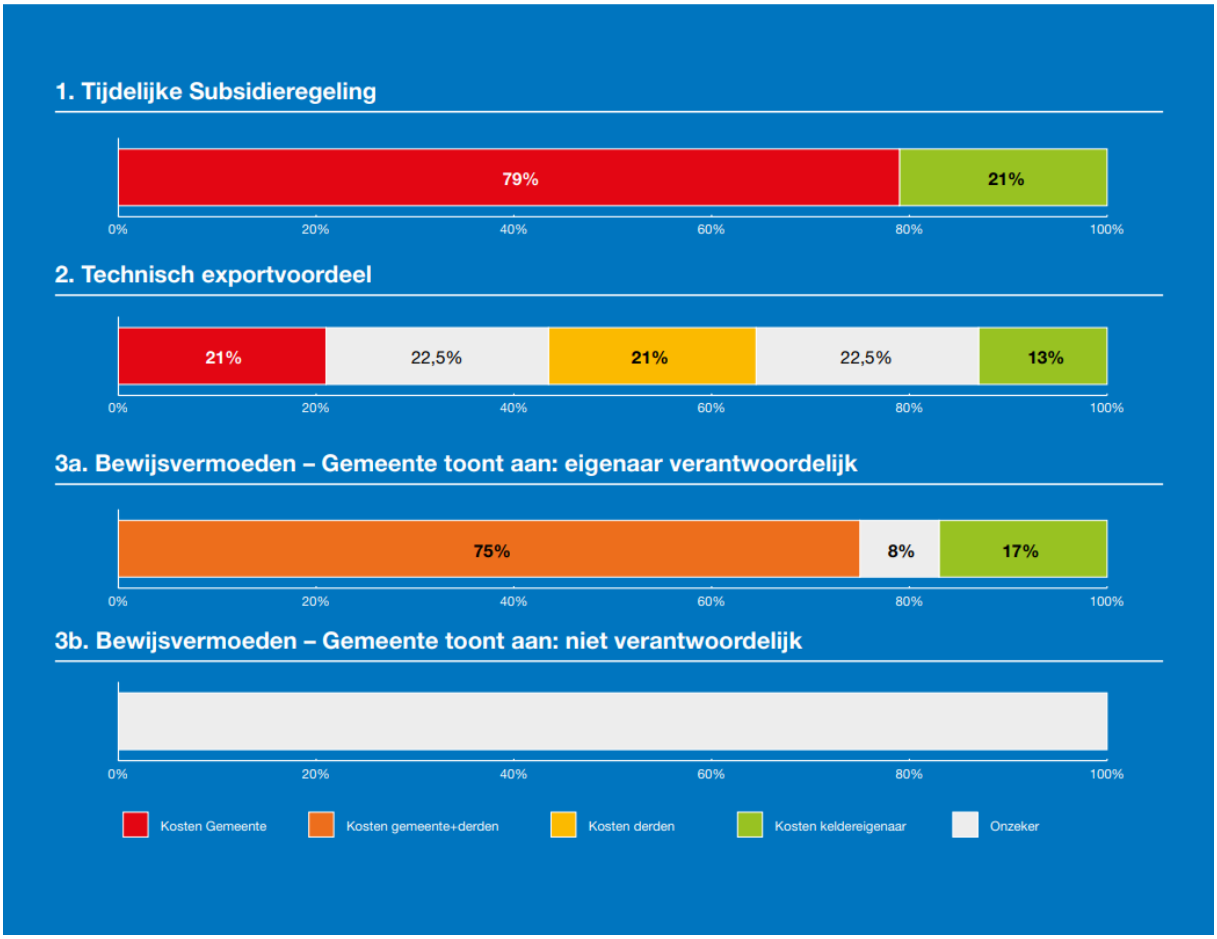
Schade kan zijn beïnvloed door:
- Verzwakking door ingefreesde gasleiding in kelder.
- Autonome zetting, veroudering kelder, onderhoud.
- Werkzaamheden werfmuren/kademuren/baggeren.

Schade 6

Scheur in de werfmuur door corrosie van de diefijzers.

Schade kan zijn beïnvloed door:
- Vocht.
- Onvoldoende onderhoud.

Kostenverdeling voorbeeldkelder



Knelpunten bij schadeverdeling

1. De kelders kennen een rijke historie. Daarom zijn er heel veel factoren die schade tot een complexe optelsom van gebeurtenissen maken. Schades zijn niet eenduidig bij elkaar op te tellen. Dat leidt tot arbitraire keuzes.

2. Het onderscheid tussen oorzaak en aanleiding is niet duidelijk. Als er meerdere factoren zijn die tot schade leiden, is moeilijk aan te geven welke factor nu precies de doorslag geeft.

3. Het is moeilijk of onmogelijk de volgorde van schades te bepalen, zodat de primaire en gevolgschades, elk met hun 'veroorzaker', niet te onderscheiden zijn.

4. Het is moeilijk of onmogelijk een eerlijke verdeling te maken van de algemene kosten bij meerdere schades en -verantwoordelijken.

5. De toerekening van de algemene kosten aan verbeteringen is arbitrair. Een groot deel van de algemene kosten is niet toewijsbaar aan specifieke schades, bijvoorbeeld kosten voor verkeersmaatregelen, parkeerkosten, kosten voor ontgraving en algemene kosten.

6. Hoe om te gaan met aanpak van (aanliggende) kelders zonder schade?

7. Er is geen directe koppeling tussen schades en herstelkosten (kostenverdeling). Een betere koppeling van herstelkosten aan schades zou zorgen voor een eerlijkere kostenverdeling.

8. Wat gebeurt er in geval van toewijzing aan een derde partij (niet de gemeente)?

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

anteagroup

Witteveen + Bos

Conclusies onderzoeken schade en schadeoorzaken

1. **Vervolgonderzoek bevestigt de uitkomst van de inventarisatie uit 2021, namelijk dat schade vaak een gevolg is van een combinatie van verschillende oorzaken. Er is in 2021 geen duidelijk patroon ontdekt in de schades aan kelders in het wervengebied.**

2. **Uit historisch onderzoek zijn geen patronen af te leiden. Naast elkaar liggende kelders hebben andere schades.**

3. **Uit het schadeonderzoek blijkt dat zwaar verkeer niet de (hoofd)oorzaak is van alle schades.**

4. **De verwachting is dat als de bureaus de komende jaren meer kelders zouden onderzoeken, dit niet tot een ander beeld gaat leiden.**

Bijlage 4 Flyers

Uitnodiging

Informatiemarkt kostenverdeling kelderherstel

Kom naar de informatiemarkt!
Keldereigenaren en gemeente herstellen samen de kelders in het wervengebied. Eind dit jaar besluit de gemeenteraad over de kostenverdeling. Tijdens de informatiemarkt hoort u meer over de voorlopige uitkomsten van de onderzoeken die worden gedaan naar schade aan kelders en over hoe het gesprek tussen gemeente en keldereigenaren over de voor- en nadelen van de varianten wordt vormgeven.

Wanneer:
Woensdag 27 maart 2024

Waar:
De Witte Vosch (Oudegracht 46, Utrecht)

Voor wie:
Eigenaren van een werf-, kluis- en straatkelder in het wervengebied

Kom langs tussen:
16:00-18:00 uur of 19:00-21:00 uur

(Er is geen centrale presentatie, aanmelden hoeft niet)

Gemeente Utrecht

Vereniging De Utrechtse Werfkelders

Namens vereniging De Utrechtse Werfkelders en de gemeente Utrecht nodigt de onafhankelijke procesbegeleider alle keldereigenaren uit om mee te denken over de definitieve kostenverdeling voor het herstel van de werf-, kluis- en straatkelders in het wervengebied. Deze komt in de plaats van de subsidieregeling die geldt tot eind dit jaar.

Utrecht staat bekend om haar karakteristieke binnenstad met middeleeuwse werfkelders. Om dit bijzondere erfgoed voor toekomstige generaties te behouden, werkt de gemeente de komende 30 jaar aan het herstel en behoud van de werf-, kluis- en straatkelders. Het herstel en behoud van het wervengebied is alleen mogelijk als gemeente en keldereigenaren met elkaar samenwerken. Onder leiding van de onafhankelijke procesbegeleider gaan keldereigenaren en gemeente de komende maanden met elkaar in gesprek over de kostenverdeling. Zo kan de gemeenteraad de belangen en meningen van keldereigenaren meewegen in hun besluit.

Informatiemarkt 27 maart

De informatiemarkt op woensdag 27 maart is hiervoor de start. Tijdens deze markt hoort u meer over de voorlopige uitkomsten van de onderzoeken. We gaan ook in gesprek over het vervolg: hoe we met elkaar de voors en tegens van de varianten van een kostenverdeling in beeld brengen.

Download de app

Voor meer informatie over de informatiemarkt en om u op de hoogte te houden van het vervolg, maken we gebruik van een speciale app. Via de app kunt u ook aangeven welke vragen u wilt stellen op de 27e.

We zien u graag op 27 maart!

Gemeente Utrecht

Vereniging De Utrechtse Werfkelders

parta

Download de Parta app via de QR-code.

Uitnodiging 30 mei 2024

In gesprek over kostenregeling kelderherstel

Wat vindt u belangrijk bij kelderherstel?
Keldereigenaren en gemeente herstellen samen de kelders in het wervengebied. Eind dit jaar besluit de gemeenteraad over de definitieve kostenregeling voor het herstel. Op de informatiemarkt van 27 maart heeft u meer kunnen horen over de voorlopige uitkomsten van de onderzoeken die zijn gedaan naar (de oorzaken van) schade aan kelders, de drie varianten van de kostenregeling, de voorgeschiedenis en het proces van participatie. De gemeente sprak deze maand met keldereigenaren over wat zij belangrijk vinden bij kelderherstel. Zij noemden onder meer dat zij meer ontzorgd willen worden bij het opdrachtgeverschap, van te voren financiele zekerheid willen hebben en dat de regeling eenvoudig en eerlijk moet zijn. Ook is gesproken over welke vorm van kostenregeling daar mogelijk het beste bij past. Op 30 mei lichten we de uitkomsten van deze gesprekken toe. We horen graag uw aanvullingen, mening en ideeën, zodat de gemeenteraad deze kan meenemen in de besluitvorming.

Wanneer:
Donderdag 30 mei 2024

Waar:
De Utrechtse Muziekschool,
Domplein 4-5.

Tijd:
Ontvangst 19:30 uur
einde 21:30 uur.

Voor wie:
Eigenaren van werf-, kluis- of straatkelders in het Utrechtse wervengebied.

Meldt u aan via
info@doemeebeslismee.nl of de app. Kunt u er niet bij zijn, dan kunt u ook uw reactie en aanvullingen geven via de Parta app.

Download de Parta app via de QR-code hieronder.

Of ga naar
web.doemeebeslismee.nl

parta
Download de Parta app op:
web.doemeebeslismee.nl

Gemeente Utrecht

Vereniging De Utrechtse Werfkelders

Namens vereniging De Utrechtse Werfkelders en de gemeente Utrecht nodigt de onafhankelijke procesbegeleider alle keldereigenaren uit om mee te denken over de definitieve kostenregeling voor het herstel van de werf-, kluis- en straatkelders in het wervengebied. Deze komt in de plaats van de regeling die geldt tot eind dit jaar.

Utrecht staat bekend om haar karakteristieke binnenstad met middeleeuwse werfkelders. Om dit bijzondere erfgoed voor toekomstige generaties te behouden, werkt de gemeente de komende 30 jaar aan het herstel en behoud van de monumentale kelders. Het herstel en behoud van het wervengebied is alleen mogelijk als gemeente en keldereigenaren met elkaar samenwerken. Onder leiding van de onafhankelijke procesbegeleider zijn keldereigenaren en gemeente met elkaar in gesprek over de kostenregeling. Zodat de gemeenteraad, als zij eind dit jaar een besluit neemt over de kostenregeling, de belangen en meningen van keldereigenaren kan meenemen.

Bijeenkomst 30 mei
Tijdens deze bijeenkomst doen we verslag van wat keldereigenaren belangrijk vinden bij het kelderherstel en voor de kostenregeling. We bespreken welke variant (bewijsvermoeden, technisch expert oordeel of de subsidieregeling) daar het beste op aansluit. We horen graag uw aanvullingen en wat u het belangrijkste vindt bij het herstel van kelders. De onderzoeksbureaus hebben bovendien aan de hand van 2 praktijkvoorbeelden berekend hoe de kostenverdeling per variant zou worden. Tijdens de bijeenkomst hoort u daar meer over.

Download de app
Download nu de Parta app om op de hoogte te blijven van het vervolg. U kunt nog tot 27 juni 2024 via de app of werven@utrecht.nl uw mening geven.

Meer achtergrondinformatie en documentatie vindt u op
kenniscentrum-werven.utrecht.nl
› Wie betaalt wat?
› Kostenregeling.

Bijlage 5 Brief

Wervenprogramma
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

[redacted]

Behandeld door	Adviseur	**Datum**	17-4-2024
Doorkiesnummer	14 030	**Ons kenmerk:**	12319071
E-mail	werven@utrecht.nl	**Onderwerp**	Definitieve kostenregeling kelderherstel

Beste keldereigenaar,

De gemeente Utrecht werkt samen met keldereigenaren, bewoners en ondernemers aan het herstel en behoud van ons historische wervengebied. Voor herstel en behoud van de werf-, kluis- en straatkelders is het nodig dat we als goede buren met elkaar samenwerken. Daar hoort bij dat we met elkaar het gesprek voeren over een definitieve regeling voor de kosten van het herstel van kelders. Dat gesprek is gestart met een informatiemarkt op 27 maart 2024. Hier waren zo'n 70 keldereigenaren aanwezig en zijn vragen gesteld, ideeën uitgewisseld en zorgen geuit. Met deze brief geven wij u een overzicht van de vervolgstappen om te komen tot een definitieve kostenregeling en nodigen wij u nogmaals van harte uit om aan de gesprekken deel te nemen.

Praat mee, denk mee
Eind dit jaar neemt de gemeenteraad een besluit over een definitieve kostenregeling voor het herstel van kelders in het wervengebied (nu geldt nog een tijdelijke subsidieregeling). De komende maanden brengen wij in beeld wat keldereigenaren zien als voor- en nadelen van de varianten die op tafel liggen, en de argumenten om te komen tot een keuze voor de definitieve kostenregeling. Zodat de raad het advies van de keldereigenaren kan meenemen in het besluit. De gesprekken over de definitieve kostenregeling staan onder leiding van een onafhankelijke procesbegeleider. Dit is wat er de komende tijd op stapel staat:

- Op woensdagavond 24 april om 20:00 uur organiseert vereniging De Utrechtse Werfkelders in het Informatiecentrum Wervengebied (Oudegracht 167) een gesprek met haar meedenkgroep over wat keldereigenaren belangrijk vinden bij kelderherstel. U kunt als keldereigenaar aansluiten bij deze bijeenkomst. Op deze bijeenkomst worden de volgende onderwerpen besproken: wat is bepalend voor eigenaren om met kelderherstel aan de slag te gaan? En welke procesmatige, juridische en financiële randvoorwaarden zijn van belang voor de keldereigenaren? Deze randvoorwaarden worden gebruikt om de varianten voor de kostenregeling af te wegen. Meer informatie en aanmelden via info@deutrechtsewerfkelders.nl
- De volgende stap is een gesprek tussen keldereigenaren en gemeente over de varianten: bewijsvermoeden, expert-oordeel en subsidie. In 3 variantentafels brengen we in kaart wat keldereigenaren zien als de voor- en nadelen van elke variant en de argumenten die keldereigenaren belangrijk (of minder belangrijk) vinden om te komen tot een voorkeur.
- Afsluitend houden we een grote bijeenkomst voor alle keldereigenaren waarin de opbrengst van de gesprekken bij elkaar wordt gelegd. Ook krijgen we dan de definitieve rapporten van het onderzoek naar schade en schade-oorzaken, en weten we of die nog leiden tot nieuwe inzichten over de kostenregeling.

De verdere planning zal via de participatie-app ("Parta") worden gedeeld.

Wervenprogramma

Datum: 17 april 2024
Ons kenmerk: 12319071

Gemeente Utrecht

Meepraten via de app
Naast meedoen aan de gesprekken heeft u de mogelijkheid om online mee te praten via de participatie app. Via deze app kunt u het gesprek en de besluitvorming volgen, verslagen van bijeenkomsten terugvinden en – gewoon vanaf de bank – vragen stellen en uw mening geven over de voor- en nadelen van de varianten en de argumenten om te komen tot een keuze. Download de participatie-app ('Parta') via de Playstore of App Store of scan de QR-code.

Kenniscentrum: alle informatie bij elkaar
Heeft u meer informatie nodig om te kunnen deelnemen aan het gesprek? In het Kenniscentrum Wervengebied staat alle informatie bij elkaar voor eigenaren van kelders, aannemers, adviesbureaus en nutsbedrijven die aan, bij en in het wervengebied werken. U vindt hier ook de (voorlopige) uitkomsten van onderzoeken die zijn gedaan om tot een definitieve kostenregeling te komen, een beschrijving van de 3 varianten, het advies van de Commissie van Wijzen Wervengebied en wat daarmee is gedaan en een toelichting op de besluitvorming door de gemeenteraad en het advies van de keldereigenaren daarbij. Ga naar https://kenniscentrum-werven.utrecht.nl/ -> Wie betaalt wat? -> Kostenregeling.
Kijk gerust rond! U vindt hier ook het verslag van de informatiemarkt van 27 maart.

Vereniging De Utrechtse Werfkelders (DUW)
Vereniging DUW is opgericht om de samenwerking te bevorderen tussen de gemeente en keldereigenaren bij het herstel en behoud van het wervengebied. Met de inbreng van zoveel mogelijk eigenaren kan de vereniging concreet maken wat van belang is voor een aanpak die werkt. De gemeente en de vereniging zijn samen opdrachtgever aan de onafhankelijke procesbegeleider en helpen in de voorbereiding en uitvoering van het gesprek over de kostenregeling.

Besluitvorming
Onze planning is erop gericht om na de zomer een voorstel voor de kostenregeling voor te leggen aan de gemeenteraad. De onderzoeken die zijn gedaan, de uitkomst van de gesprekken en uw adviezen zijn hiervoor de basis. De gemeenteraad neemt de inzichten en belangen van de keldereigenaren mee in het besluit over de definitieve kostenregeling. Van alle gesprekken en bijeenkomsten over de kostenregeling wordt een verslag gemaakt door de onafhankelijke procesbegeleider. Indien gewenst, schrijven de keldereigenaren zelf ook een advies aan de raad. Zo werken we samen met u aan een zorgvuldig besluit over de kostenverdeling. Als u daarover wilt meepraten, dan is nu de tijd.

Heeft u vragen naar aanleiding van deze brief? Neem dan contact op met het Programma Wervengebied van de gemeente Utrecht via werven@utrecht.nl.

Met vriendelijke groet,

Eelko van den Boogaard
Directeur Programma Wervengebied
Gemeente Utrecht

Dit document is automatisch aangemaakt, hierdoor staat er geen geschreven handtekening in de brief

Bijlage 6 Adviesnotitie over kelderherstel vereniging DUW

Notitie voor het College van Burgemeester en Wethouders Utrecht.

Vereniging
De Utrechtse
Werfkelders

Vereniging DUW: adviesnotitie over kelderherstel.

Hoofdlijnen

1. De vereniging DUW heeft tijdens het (te korte) participatietraject over de kostenregeling de gemeente kunnen overtuigen dat een beslissing over de kostenregeling niet genomen kan worden zonder goede convenanten over de uitvoering, waarbij de individuele eigenaren aangeven hulp nodig te hebben bij schadeherstel d.m.v. “ontzorgen” o.a. met afspraken over opdrachtgeverschap.

Het is dus te vroeg om een beslissing te nemen over een definitieve kostenregeling.

2. De vereniging DUW vindt het onjuist om deelbeslissingen te nemen, onder veel te grote druk, en wil dat de gemeente de definitieve uitvoering voor het dertigjarig beleid voor de werven samen met de eigenaren in 2025 uitwerkt in een toekomstbestendig plan.

De tijdelijke subsidieregeling moet gecontinueerd worden tot het toekomstbestendige plan is vastgesteld.

3. De vereniging DUW ziet dat het herstel van vertrouwen tussen gemeente en eigenaren groeit. Als in 2025 werkelijk uitvoering wordt gegeven aan samenwerking en gezamenlijke afspraken, kan het vertrouwen verder toenemen.

De regelingen en afspraken in 2025 over het “hoe” moeten eerlijk, transparant en toetsbaar zijn en in goede samenspraak met eigenaren.

4. De vereniging DUW is nog in opbouw. De vereniging is bereid te participeren als mede-ontwikkelaar van het meerjarenbeleid. Daar zal de vereniging verdere kennis-en expertise voor ontwikkelen.

Een juridische organisatievorm, waarin gemeente en eigenaren gezamenlijk beslissingen kunnen nemen, heeft al eerder tot goed resultaat geleid bij herstel en dient opnieuw onderzocht te worden.

5. De vereniging DUW vindt dat een gezamenlijke agenda in 2025 opgesteld moet worden.

De belangrijkste punten voor de gezamenlijke agenda in 2025 zijn:

- De uitwerking van een definitieve kostenregeling

- De uitwerking van vormen van opdrachtgeverschap

- De uitwerking van afspraken over beleid en uitvoering.

Notitie voor het College van Burgemeester en Wethouders Utrecht.

Inleiding

De vereniging De Utrechtse Werfkelders (DUW) is feitelijk opgericht per oktober 2023. Alvorens echt werk te hebben kunnen maken van de opbouw ervan is zij uitgenodigd participant te worden in het traject dat de gemeente had uitgestippeld om te komen tot een definitieve kostenregeling. Die zou moeten leiden tot besluitvorming in de Raad eind 2024. De vereniging is op die uitnodiging ingegaan.

De vereniging DUW hanteert het rapport van de Commissie van Wijzen “De vergeten burgerplicht” als richtsnoer. Deze commissie stelde dat er sprake was van een gebrek aan vertrouwen van veel keldereigenaren in het optreden van de gemeente. Tegelijkertijd wordt gesteld dat een aanpak van kelderherstel goede samenwerking en afstemming van keldereigenaren en de gemeente vereist.

Gelukkig heeft de ontwikkeling de laatste jaren getoond dat de gemeente meer open staat voor wensen en opvattingen van de keldereigenaren. Dat blijkt niet alleen uit een aantal rapporten zoals die van Beautiful Lives “Samen voor de werven”, maar ook door het contact dat de vereniging ontwikkeld heeft met de gemeente.

De vereniging heeft zich actief betoond in het verwerven van voldoende kennis om een oordeel te kunnen geven over de beoogde regeling. Deels door overleg over allerlei onderzoeken die door de gemeente geëntameerd waren, maar minstens zo belangrijk door het organiseren van eigen achterbanberaad.

Inzet.

Van belang is dat keldereigenaren, leden en belangstellenden van onze vereniging, zich in toenemende mate betrokken voelen en weten bij het kelderherstel. Wel maken zij zich grote zorgen over wat er op hen afkomt bij kelderherstel. Voor de vereniging was dan ook de vraag hoe te komen tot een aanpak die het aantrekkelijk maakt voor keldereigenaren deel te nemen aan kelderherstel. Compensatie voor kosten van herstel vormen één belangrijk aspect, meer nog hoe te komen tot een aanpak waarin de keldereigenaren zich minder zorgen hoeven te maken over de ins en outs van kelderherstel: het *ontzorgen* van eigenaren. We zijn verheugd dat dit thema vooral door onze inbreng steeds meer aandacht krijgt van de gemeente. Er waren reeds maatregelen getroffen voor het ontzorgen, de urgentie is alleen steeds manifester geworden. Het samen oppakken van het herstelproject vergt het maken van goede afspraken over verplichtingen en verantwoordelijkheden opdat het een traject wordt waarin verassingen en risico’s worden ondervangen.

Kortom, de vereniging bemerkt een behoorlijke betrokkenheid van keldereigenaren, met in het algemeen een steeds opener opstelling naar de gemeente. We zijn blij dat ook de gemeente zichzelf ook open opstelt naar de eigenaren. Dit blijkt bovenal uit het feit dat het participatieproces in de loop van dit jaar een andere inkleuring heeft gekregen. Het ontzorgen en goede afspraken over de aanpak staan meer en meer centraal.

De kostenregeling

De discussie over een definitieve kostenregeling was vooral gericht op een keuze uit drie varianten: de omkering van de bewijslast, een technisch expertoordeel en de tijdelijke subsidieregeling.

De discussie over een kostenregeling is sterk beïnvloed door de aanbevelingen van de Commissie van Wijzen. De Commissie vond dat de gemeente in belangrijke mate de veroorzaker is van de schade aan de kelders en zou ook de kosten van herstel voor haar rekening dienen te nemen: de omgekeerde bewijslast. De gemeenteraad heeft dit advies niet overgenomen. Het participatietraject zou uitsluitsel moeten geven. Uit de onderzoeken die zijn verricht in opdracht van de gemeente wordt duidelijk dat veel factoren een rol spelen bij die schade. De hoeveelheid informatie leidde er niet toe dat keldereigenaren tot een keuze uit de drie modaliteiten konden komen. Daarvoor is de vraagstelling ook te abstract. Niet duidelijk is bijvoorbeeld wat de effecten zijn van de ene of de andere keuze in het individuele geval.

Berekeningen die een goede vergelijkingsmogelijkheid hadden kunnen bieden bleken niet goed mogelijk. Keldereigenaren hebben wel in de loop van het traject aangegeven dat zij opteren voor een regeling die financiële duidelijkheid geeft, eenvoudig is en aantrekkelijk. Proces en uitvoeringskosten moeten laag zijn, conflicten en juridische procedures moeten vermeden worden. Alles in dienst van het herstel!

Een en ander neemt niet weg dat de keuze voor schadeherstel (omgekeerde bewijslast) veel sympathie ondervindt. Een deel van de eigenaren kiest om die reden voor de omgekeerde bewijslast als uitgangspunt. Daarnaast wordt vrij breed de opvatting gehuldigd dat in gevallen waar duidelijk sprake is van schade door bijv. wateroverlast of ingrepen van nutsbedrijven, de gevolgen hiervan niet voor rekening van de eigenaren kunnen komen. Duidelijke nalatigheid van de gemeente of nutsbedrijven dient tot uitdrukking te komen in de vergoeding van kosten van eigenaren. Maatwerk is geboden!

Er zal gewerkt moeten worden aan een regeling die voldoet aan bovenstaande voorwaarden en rekening houdt met duidelijke redenen voor schade. Daar is tijd voor nodig. De vereniging kiest voor een gezamenlijk verkennen van de uitgangspunten ten behoeve van een kostenregeling. Tot die tijd dient de huidige tijdelijke regeling gehandhaafd te blijven.

Een probleem is dat eigenaren de kelders voor heel verschillende doeleinden gebruiken. Er wordt in gewoond, het is een restaurant of heeft een andere professionele bestemming. Er zijn echter ook kelders die alleen als opslag gebruikt worden. Dat houdt in dat de één bereid is meer in een kelder te investeren dan de ander.

Onderzoeken

De vereniging is verheugd over het mede door haar geëntameerde onderzoek naar de levensduur van de bitumenlaag door de TU-Delft. Die kan thans gesteld worden op zo'n 55 à 60 jaar. Er is dus geen noodzaak om op korte termijn maatregelen te moeten nemen omdat de bitumenlaag niet langer adequaat zou zijn.

Van de vele technische rapportages van diverse ingenieursbureau's kunnen wij zeggen dat zij veel inzicht verschaft hebben in de variëteit aan schades bij kelders, maar helaas geen steun voor een keuze.

Verheugd zijn wij over de uitkomsten van onderzoeken als verricht door AEF en Beautiful Lives. Dit zijn momentopnames, ze zijn positief, leggen tegelijkertijd wel een claim op de gemeente om te zorgen voor een heldere en consistente aanpak met oog voor de belangen van de burgers. Het is noodzakelijk de oordelen over de rol van de gemeente goed in het vizier te houden en te blijven monitoren.

Ontzorging.

De vereniging pleit voor besluitvorming over een bredere aanpak. Naast een uitspraak over de kostenregeling is op z'n minst van belang te komen tot een duidelijke ondersteuning van eigenaren.

Ontzorging is geen nieuw thema. Er is reeds een aantal zaken in bewerking die eigenaren ondersteunen in het herstelproces. Geen kelder is hetzelfde, steeds weer loopt ieder tegen onbekende zaken aan. Zaken die met de kelder zelf te maken hebben of bijv. met nutsbedrijven die schade aan kelders hebben veroorzaakt. Om die reden is het nuttig dat keldereigenaren een beroep kunnen doen op een zodanige ondersteuning dat zij niet zelf steeds actie moeten ondernemen. Zelfs eigenaren met een bouwkundige achtergrond beamen dit. Een wens is dat er meerdere kelders tegelijkertijd worden aangepakt. Dan is temeer van belang dat er één deskundig aanspreekpunt is. Wij pleiten er sterk voor dat er invulling wordt gegeven aan deze wens tot gezamenlijke bouwbegeleiding.

Ontzorging: Het opdrachtgeverschap.

Veel eigenaren stellen moeite te hebben met het opdrachtgeverschap. Er komt te veel ineens op hen af. Discussies met nutsbedrijven zijn niet door keldereigenaren te voeren. Het opdoen van kennis is te gefragmenteerd. Binnen de vereniging is de wens naar het delegeren van het opdrachtgeverschap naar de gemeente naar voren gekomen, deze discussie is nog niet uitgekristalliseerd. Het gaat om een fundamenteel vraagstuk. Een belangrijk deel van de keldereigenaren voelt hiervoor. Anderen zijn daar niet voor, althans niet op dit moment. Maar ook bij die laatste groep speelt dat zij wel van mening zijn dat het noodzakelijk is veel zaken samen te doen. Het is niet mogelijk zelf disputen met nutsbedrijven aan te gaan, ook het meer gezamenlijk overleggen met aannemers wordt belangrijk gevonden. Dat is efficiënter en effectiever. Het is niet reëel ervan uit te gaan dat eenieder de noodzakelijke kennis zal weten te verwerven.

Wij hopen dat duidelijk wordt dat de verdere discussie over dit thema een begaanbare weg is. Daarvoor is ook enige tijd nodig. Juist omdat hier nog veel vragen te stellen zijn is het van belang dit thema nader te verkennen en daarover met de eigenaren in discussie te gaan. De vereniging heeft zich dat voorgenomen. Het gesprek met de gemeente zal hierover ook gevoerd moeten worden.

De vereniging stelt zich voor de komende maanden tijd te besteden aan een discussie over het opdrachtgeverschap, in samenwerking met de gemeente. In het verlengde hiervan komen ook vragen aan de orde over het meer in onderlinge samenhang aanpakken van kelderherstel. Per rak is een vergaande uitspraak, maar aan clusters van kelders moet zeker gedacht worden.

Notitie voor het College van Burgemeester en Wethouders Utrecht.

Samenwerking: Goede afspraken en convenanten.

Doorslaggevend voor een meer gezamenlijke en gedragen aanpak is het realiseren van een goede set afspraken tussen keldereigenaren en gemeente gericht op planvorming en uitvoering. Daarin moeten de uitgangspunten voor kostenregeling en opdrachtgeverschap zijn vastgelegd als mede hoe om te gaan met bijvoorbeeld geschillen, de nazorg en preventie. Essentieel is ook aandacht voor de ontwikkeling van nutsvoorzieningen. Naarmate de eisen aan energie en dergelijke toenemen zijn ook andere leidingen mogelijk en nodig. Al met al zullen verantwoordelijkheden en verplichtingen vastgelegd moeten worden. Het is urgent dat gemeente en eigenaren het gesprek aangaan over een goede regeling van die verplichtingen en verantwoordelijkheden, bijvoorbeeld in de vorm van een convenant.

Deze regeling zal de basis moeten vormen voor arrangementen per rak of groep van kelders in herstel. Uiteindelijk zal blijken dat niet elke kelder op dezelfde manier onder precies gelijke condities aan te pakken is. Een belangrijke mate van maatwerk is geboden. Dat geldt ook voor de rol van de gemeente bij het begeleiden van het project/mogelijk opdrachtgeverschap. Specifieke afspraken zijn nodig voor de uitvoering. In dat verband speelt ook de vraag of er niet een stichting ten behoeve van de uitvoering moet worden opgericht (Zie het rapport van de Commissie van Wijzen).

De vereniging wenst een aanpak die gestoeld is op samenhang en samenwerking. Van de gemeente mag verwacht worden te willen werken aan een gemeenschappelijk kader om tot een aantal gemeenschappelijke uitgangspunten te komen. De thans gebruikte samenwerkingsovereenkomsten zullen daar een belangrijk hulpmiddel bij kunnen zijn. De vereniging staat klaar om aan dit kader te werken.

Uitdaging vereniging

De vereniging DUW ziet de voortgang in het wervenprogramma en is er trots op dat het bestuur en de leden daar een belangrijke positie in hebben weten te bereiken. Het afgeronde participatieproces over de kostenregeling begon erg smal en riep weerstand op door het opgelegde schema van activiteiten en tijdsdruk. Het is geen goed voorbeeld van een gezamenlijk gedragen traject. Dat we er toch redelijk positief over zijn komt door de resultaten van de dialoog die de vereniging faciliteerde. Uitkomsten die in de loop van het traject naar voren kwamen en positieve effecten hadden op de visie van de gemeente. Vooral de meer inhoudelijke discussie over *ontzorging* is daar een expressie van. Daarmee lijkt er meer ruimte te ontstaan voor een beter gestructureerde en gezamenlijke aanpak en overleg. DUW hoopt het noodzakelijke open overleg te kunnen blijven voeren, waardoor het vertrouwen van eigenaren in de gemeente verder versterkt wordt. De gezamenlijke agenda dient te bestaan uit:

- Uitwerken van een definitieve kostenregeling
- Uitwerken van gedachten over het opdrachtgeverschap
- Uitwerken van een regeling tot samenwerking in beleid en uitvoering.

De gezamenlijke op te stellen agenda voor de keuzen en uitvoering van het herstel van de kelders vereist een duidelijk commitment van keldereigenaren en gemeente. Op basis daarvan zal ook het vertrouwen toenemen. DUW is nog in opbouw. De continuïteit, de deskundigheid en het draagvlak van de Vereniging vraagt ook in 2025 veel aandacht.

Augustus 2024

Bijlage 7 Brief aan wethouder en werven: Visie op het Participatieproces

Geacht Team werven

Door u zijn wij uitgenodigd om onze visie te laten weten in het kader van een participatieproces dat gericht is op de vaststelling van een definitieve kostenregeling tussen keldereigenaren en de gemeente in verband met de schade die is geconstateerd aan de kelders in het Wervengebied. Het Team Werven heeft aangekondigd dat keldereigenaren tot 16 augustus de tijd hebben om hun visie te laten weten.

Het huidig resultaat (wat dat in de ogen van de gemeente ook is; een voor juni gepland participatieverslag is nog niet voorhanden)[1] is tot stand gekomen zonder de door het besluit van de Gemeenteraad van 15 juli 2022 ("**Raadsbesluit**") gewezen weg te volgen. Afgezien daarvan is dat resultaat tot stand gekomen onder ernstige en wezenlijke misleiding van de keldereigenaren. Het Participatieproces moet opnieuw plaats vinden en dan met inachtneming van het Raadsbesluit en op basis daarvan van een nauwkeurige omschrijving van de te nemen stappen die onze bezwaren tegen het Participatieproces tot nu toe ondervangen.

A Wat niet goed ging en anders moet

Tot onze visie hebben de navolgende aspecten bijgedragen.

1. Het Raadsbesluit droeg aan B&W op "*om samen met eigenaren van kelders op basis van het advies van de commissie van wijzen wervengebied …. een samenwerkingsarrangement te maken over de samenwerking en financiering van het herstel van kelders*"
    - In termen van de ook op dat moment bestaande wet- en regelgeving bepaalde de Raad daarmee dat het participatieproces co-creatief van aard moest zijn gericht dus op overeenstemming over een bepaald eindresultaat.
    - Die opdracht vloeide rechtstreeks voort uit het voorstel van het college. De Raad heeft dat voorstel geamendeerd en bepaalde dat in dat kader ("*daarbij*") ook het participatieproces met betrekking tot de "*kostenverdeling*" moest worden uitgewerkt.
    - De uitvoering van de aanvullende opdracht van de Gemeenteraad om "*hierbij de varianten 'bewijsvermoeden' en 'technisch expert-oordeel' voor de kostenverdeling uit te werken*" is niet in het PvA terug te vinden.
    - In het Participatieproces is aan de keldereigenaren ten onrechte niet duidelijk gemaakt dat dit een afwijking is van het door de raad uitdrukkelijk gewilde en op zijn verzoek aan het collegevoorstel toegevoegde opdracht was.
    - Het PvA had ter implementatie van die opdracht regels kunnen bevatten ter bepaling van de stappen die nodig zijn om de opdracht om "*onder leiding van een onafhankelijk procesbegeleider, op basis van het advies van de commissie van wijzen wervengebied, per rak of straat*" ook voor wat betreft de kostenverdeling tot een succesvol einde te brengen. Die bevat het PvA niet.
2. Het participatieproces als beschreven in het PvA en zoals uitgevoerd (hierna "**Participatieproces**") lijkt (zoals hierna nog zal worden uitgewerkt) te zijn uitgelopen

[1] Bij het checken van de website is gebleken dat ergens na 1 augustus 2024 een nieuwe pagina op de website is verschenen waarin links naar allerlei documentatie in verband met het participatieproces, te vinden met de volgende link: https://kenniscentrum-werven.utrecht.nl/wie-betaalt-wat/naar-een-definitieve-kostenverdeling-voor-herstel-kelders . Een participatieverslag behoort daar niet toe.

op een campagne gericht op een door de het college gewenst resultaat ('voorkeursvariant') met voorbijgaan aan de duidelijke opdracht van de Raad.

- Daarbij zijn de keldereigenaren onwetend gehouden van de mate waarin zij daardoor in hun belang worden benadeeld. Het is bedenkelijk dat geen serieuze poging werd ondernomen om samen met de keldereigenaren de twee varianten uit te werken.
- Keldereigenaren is zodoende de mogelijkheid onthouden om een juist beeld te krijgen van de mogelijke aansprakelijkheid van de gemeente zoals die in juli 2022 aan de orde was (namelijk of de schade bestaande uit scheurvorming wel of niet alleen toegerekend moet worden aan oorzaken waarvoor de gemeente verantwoordelijk is).
- Keldereigenaren zijn zodoende ook de mogelijkheid onthouden om op basis daarvan (in co-participatie) overeenstemming te bereiken over wat in de ogen van alle partijen een eerlijke verdeling van de kosten is.
- Keldereigenaren hadden daarbij ook de middelen aangereikt moeten worden om de betekenis te kunnen bepalen van de rapporten die de gemeente (zonder overleg met de keldereigenaren) heeft verzameld (en de overige informatie die de gemeente overigens in dat kader aandraagt) (tezamen hierna de "**Nieuwe Rapporten**").
- De Nieuwe Rapporten zijn alle die gericht zijn op ondergraving van de het advies van de CvWW. Keldereigenaren hadden daarom ook de gelegenheid geboden moeten worden om uit te zoeken welke nieuwe informatie juist de bevindingen van de CvWW versterkt (want die is er ook).

3. De bezwaren bedoeld in randnummer A2 hadden in het PvA ondervangen moeten worden en had vastgesteld moeten worden dat ook de "*uitwerking*" van de kostenregeling een noodzakelijk voorwaarde is om te komen tot een objectieve en eerlijke voorlichting.
4. Ten onrechte ook zijn keldereigenaren voorgelicht op basis van de suggestie dat zij een keus moesten maken uit drie varianten, terwijl geen van die varianten een afgeronde propositie inhoudt.
    - De varianten "technische expert-oordeel" en "bewijsvermoeden" zijn beide bedoeld als tussenfase naar de uitwerking van de kostenregeling. De variant "subsidie" behelst het voorstel om de kostenregeling vast te stellen in de vorm van een subsidiebesluit door de gemeenteraad.
    - Het Plan van Aanpak maakt duidelijk dat die vaststelling van de bekostiging gaat plaats vinden in een heel ander kader dan het kader van de aanspraklijkheidsaspecten die aan de orde zijn bij de uitwerking van de twee varianten. Het door de gemeente in het PvA opgelegde kader is namelijk: "*College en raad besluiten, want het is een bestuurlijke afweging van belangen*." De gemeente maakt daarmee duidelijk dat zij uitsluitend in een bestuurlijke afweging gaat bepalen wat eerlijk is. Dan komen geheel andere aspecten aan bod dan het aansprakelijkheidsaspect. Dan is ook geheel niet gegarandeerd dat het aansprakelijkheidsaspect daarbij (voldoende) zwaar weegt.
    - Het kan zelfs zover gaan dat de subsidie (ernstig) bekort gaat worden vanwege bezuinigingen of om een andere reden.

- En **LET WEL**: de gemeente kan bij dit of een later besluit de subsidie geheel of gedeeltelijk intrekken, zonder dat de keldereigenaren nog de gelegenheid hebben op die beslissing betekenisvolle invloed te hebben.

5. Door het zo voor te stellen dat die keldereigenaren alleen maar een keus zouden hebben uit de drie varianten geeft de gemeente misleidende voorlichting. Die misleiding wordt versterkt doordat hen geen voorlichting is gegeven over de consequenties van de keus voor de duidelijk door de gemeente voorgestane voorkeursvariant 'subsidie'. Een voorbeeld:
    - In de beoordeling van 'subsidie variant' waaraan de gemeente zich op de website waagt wordt deze op basis van haar eigen interpretatie van de Nieuwe Rapporten rijkelijk voorzien van goedkeurende 'vinkjes'.
    - Op het aspect 'eerlijkheid' scoort de gemeente het advies van de CvWW als laagste met de kwalificatie "minder eerlijk", en haar voorkeursoptie als hoogste met de kwalificatie "eerlijk en eenvoudig". De 'technisch expertise variant' op basis van het advies van technisch experts werd (al voor publicatie, begin juli, van het rapport van 16 juni 2024 daarover op de website) gekwalificeerd als "eerlijk".
6. De informatie die https://kenniscentrum-werven.utrecht.nl aan keldereigenaren is gegeven is alleen al daarom misleidend omdat die vrijwel uitsluitend gebaseerd is op de betekenis die de gemeente eenzijdig toekent aan de Nieuwe Rapporten. De informatie die overigens is verstrekt is hoofdzakelijk afgeleid van wat die (eenzijdig vastgestelde) Nieuwe Rapporten voorhouden. Op zijn minst had het gebruik van daaraan te ontlenen argumenten geplaatst moeten worden in de context van een objectieve beschrijving van de daartegenover staande argumenten die aan het advies van de CvWW ten grondslag liggen.
7. Bovendien is naar ons oordeel de betekenis die de gemeente aan de Nieuwe Rapporten toekent onjuist en dient vastgesteld worden dat de Nieuwe Rapporten geen verandering brengen in de waarde van het advies van de CvWW.
    - De discussie daarover is er een die een combinatie van technische en juridische expertise vereist, naast een goed inzicht in bestuurlijk aspecten. Zij laat zich slecht voeren voor een gremium dat die expertise niet heeft.
    - Daarom had het Participatieproces de ruimte moeten geven om met keldereigenaren die over een of meer van die kwaliteiten beschikken en daarvoor beschikbaar zijn die discussie te voeren en te voleinden, terwijl in het licht van het resultaat van die discussie de voorlichting aan keldereigenaren zal moeten worden aangepast.
8. Zo niet mogelijk blijkt overeenstemming te bereiken en het uitwerkingsproces niet tot een overeenstemmende visie blijkt te leiden, zal de gemeente moeten meewerken aan een procedure die keldereigenaren gelegenheid geeft door advies van derden zich een oordeel te vormen over de betekenis van Nieuwe Rapporten en in hoeverre het standpunt dat de gemeente op basis daarvan uitdraagt juist is. De meest eenvoudige en effectieve manier om dat te doen is aan de CvWW (die zorgvuldig was samengesteld om op top niveau alle drie genoemde kwaliteiten te vertegenwoordigen) primair de vraag voor te leggen of die rapporten (en alle na het uitbrengen van haar advies bekend geworden relevante feiten) voor haar aanleiding geven haar advies te herzien. Dit had onderdeel moeten zijn van het PvA.

9. Het is weinig vertrouwenwekkend dat de gemeente een advies van de drie vooraanstaande experts die de CvWW vormden op deze manier tracht te diskwalificeren, terwijl dit in hoofdzaak gebaseerd is op een advies van (toch niet meer dan 'zomaar') een extern adviseur die de gemeente niet in samenspraak met de keldereigenaren heeft ingehuurd.
    - Het technisch expertise rapport dat, zoals wij het Team Werven met onze notitie van 15 juli 2024 al gemotiveerd hebben laten weten, voor de beoordeling van de veroorzaking een vanuit juridisch oogpunt irrelevant criterium hanteert, waardoor het ongeschikt is om wijziging te brengen in de grondslagen voor het advies van de CvWW.
    - Dit weegt te ernstiger omdat juist dat aspect bij de presentatie van de conclusies van dat rapport onbekend was en pas bekend is geworden nadat het door de gemeente beoogde Participatieproces met betrekking tot de kostenregeling in haar ogen in hoofdzaak was afgerond.
10. Een ander element van misleiding zit hem ook in de sterke suggestie van de gemeente dat alleen de variant 'subsidie' een oplossing zou zijn voor al het onheil dat over de andere varianten wordt uitgesproken. Het is perfect mogelijk het gevreesde onheil waarmee de gemeente de keldereigenaren tracht te verleiden tot haar voorkeursvariant in de "uitwerking" van de twee varianten te ondervangen.
    - Alleen dat past bij het karakter een de vaststelling van een "*Definitieve kostenverdeling*" (waarop het PvA ziet) waarbij het aspect 'eerlijkheid' mede gekleurd wordt door de aansprakelijkheid van de gemeente.
    - Door vastlegging in een overeenkomst die de gemeente blijft binden wordt voorkomen dat de overeengekomen vergoeding voor schade de speelbal wordt van politieke overwegingen en geheel buiten de invloedssfeer van de keldereigenaren kan worden gewijzigd.
11. Ten slotte willen wij erop wijzen dat een "*Definitieve kostenverdeling*" in alle redelijkheid niet eerder definitief kan vastgesteld worden dan als ook overeenstemming is bereikt over het samenwerkingsarrangement.
    - Het Raadsbesluit impliceert dat al , maar ook de logica vereist dat.
    - De 'eerlijkheid' moet getoetst kunnen worden aan het samenstel van afspraken rond samenwerking en kostenregeling. In het Participatieproces is al gebleken dat van de gemeente gevraagd wordt op verschillende punten een toezegging te doen die vanuit aansprakelijkheidsoogpunt niet tot haar wettelijke verplichtingen behoort. Het is redelijk dat bij de kostenregeling rekening wordt gehouden met de kosten van dergelijke maatregelen die tot doel hebben om tot een samenwerkingsarrangement te komen dat veel keldereigenaren kan verleiden in te stappen in het herstelproces. Maar dat kan dus pas als het samenwerkingsarrangement voor wat betreft het herstelproces en de financiering in voldoende mate is afgerond.
    - In dat licht bezien is de druk die het Team werven op het participatieproces heeft gezet door de deadline van 16 augustus te hanteren oneigenlijk en alleen al daarom in strijd met de geest van de participatieverordening. Dat klemt temeer waar wij begrijpen dat DUW pas begin september haar visie zal laten blijken (overigens in de vorm van het doorgeven van hetgeen haar leden te kennen hebben gegeven).

- Dat geldt temeer doordat de keuze van de deadline in de vakantieperiode buitengemeen ongelukkig is gebleken, mede door de eigen afwezigheid wegens vakantie van de hoofdrolspelers bij Team werven in de periode voorafgaand aan het verlopen van de deadline.

B Het Participatieproces van de afgelopen maanden

Het vorengaande laat zien dat het Participatieproces dat begin dit jaar – uitsluitend gericht op de 'kostenregeling' – is ingezet is in een groot aantal opzichten onbevredigend verlopen. De voornaamste redenen daarvoor zijn:

1. Het doel van het Participatieproces met betrekking tot de kostenregeling had moeten zijn om het verschil van inzicht over de rechtspositie van de keldereigenaren dat de partijen in 2022 gescheiden hield in te kaderen en mede op basis daarvan uit te werken in een kostenregeling die door beide partijen als 'eerlijk' kan worden ervaren; die beoordeling kan niet los gedacht van de te bereiken overeenstemming over alle aspecten met betrekking tot het herstelproces en de financiering daarvan.
2. De CvWW heeft aangegeven dat het voor het bereiken van een samenwerking voor het herstel van de kelders nodig is het vertrouwen in de gemeente te herstellen. De gemeente lijkt op de goede weg te zijn als het gaat om de inrichting van de samenwerking voor wat betreft het herstel. De CvWW heeft ook expliciet aangegeven dat hun opdracht gericht is "*op het bieden van duidelijkheid over de juridische verhoudingen en op mogelijkheden van duurzame samenwerking*". In dat kader geven zij aan dat *"[d]uidelijkheid over de juridische posities, ook in hun onderlinge relatie, … houvast en rust [geeft] en … ruimte [schept] om de aandacht te richten op de dingen die gedaan moeten worden en op de daarvoor vereiste samenwerking*". Het is op basis van deze adviezen dat de Raad heeft gemeend het voorstel van B&W te moeten aanvullen met de opdracht om ook met betrekking tot de kostenverdeling het op het bereiken van overeenstemming gerichte proces te volgen dat ook voor het samenwerkingsarrangement en de financiering moest gaan gelden. In dit geval betekent dat de gemeente voor de taak stond het vertrouwen van de keldereigenaren te herwinnen in een proces dat, naast het oplossen van het in 2022 bestaande verschil van inzicht over de rechtspositie van de keldereigenaren, ook in dienst gesteld is van het streven naar een duurzame totaaloplossing voor het hele wervengebied en het toekomstig onderhoud. Wil de gemeente het vertrouwen winnen van de keldereigenaren dan zal zij ook voor wat betreft de kostenverdeling de keldereigenaren het gevoel moeten geven dat er een 'eerlijke' oplossing bereikt is die bereikt is in een proces waarin de keldereigenaren in de positie zijn gesteld om op evenwaardige wijze met de gemeente te hebben kunnen onderhandelen over hun rechtspositie. De Participatieverordening geeft bij uitstek de regels die daarop gericht zijn. Met name door in de geest van die verordening te handelen wordt het vertrouwen geschapen dat het onderhandelingsresultaat eerlijk is. Vandaar dat het gerechtvaardigd is van de gemeente te verwachten dat zij zich strikt aan de Participatieverordening houdt.
3. De gemeente heeft het Participatieproces in 2024 vanaf het begin eenzijdig ingestoken op basis van een te eenzijdige voorlichting van keldereigenaren (en hun vereniging), waarbij voorlichting over wat het advies van de CvWW daar tegenover stelt volledig buiten bespreking is gebleven. De gemeente heeft die voorlichting gegeven middels de daartoe in het leven geroepen website 'Kenniscentrum-werven'

en twee in samenwerking met DUW georganiseerde voorlichtingsbijeenkomsten. Vanaf het begin heeft voor de deelnemers aan het Participatieproces niet alleen aan duidelijkheid over het doel van de participatie ontbroken; belangrijker heeft het ook aan essentiële informatie ontbroken. Dat laatste is in duidelijke strijd met de geest van de participatie verordening (van 2019) en de daarop gebaseerde richtlijn (van 2021).

4. Daarbij heeft de gemeente bij het geven van voorlichting eenzijdig conclusies verbonden aan door haar ook eenzijdige opgedragen onderzoeken. Zij heeft op die basis een voorlichtingswebsite in het leven geroepen die, voortbouwend op de Nieuwe Rapporten, een eenzijdig beeld heeft gecreëerd van de rechtspositie van keldereigenaren. Zie de informatie bedoeld onder randnummers A2, A4 t/m A6, en A10.
5. Allerminst overtuigend is de suggestie in de voorlichting van de gemeente dat alleen een subsidie zowel “eerlijk” als “eenvoudig” kan zijn. In het samenwerkingsarrangement dat tot stand moet worden gebracht en de uitwerking van de kostenregeling als bedoeld in het Raadsbesluit kunnen in het kader van de vaststelling van een “*kostenverdeling*” alle bepalingen worden opgenomen die nodig zijn om de kostenregeling eerlijk en eenvoudig te maken. Duidelijk moet zijn dat die afspraak voor de gemeente bindend is jegens alle huidige en toekomstige keldereigenaren. Als de kostenregeling in samenspraak met de keldereigenaren eenmaal tot stand is gekomen en door de Raad is goedgekeurd, dan is dat ook het finale einde van de discussie daarover en kan noch de gemeente noch de keldereigenaar die toetreedt tot het samenwerkingsarrangement van die regeling afwijken. Als om wat voor reden dan ook voor subsidie als bekostigingsmodel wordt gekozen, dan moet duidelijk zijn dat een wijziging van het desbetreffende besluit geen wijziging kan aanbrengen in de overeengekomen bekostiging.
6. De huidige procesbegeleider blijkt, wellicht met een kennelijk tekortschietende opdracht, niet in staat te zijn geweest met voldoende inzicht en gewicht het participatieproces te begeleiden.

C De conclusie

1. De samenwerking met betrekking tot de vaststelling van de te bereiken overeenstemming over alle aspecten met betrekking tot het herstelproces en de financiering daarvan dient onverkort voortgang te vinden en dient eerst als afgerond te worden beschouwd als ook de samenwerking met betrekking tot de kostenregeling is afgerond. Het verdere proces daartoe dient in samenspraak te worden vastgesteld en vastgelegd in een hernieuwd plan van aanpak.
2. Het Participatieproces met betrekking tot de “kostenverdeling” is verre van afgerond, zal in grote delen moeten worden overgedaan en moet worden voortgezet onder een gewijzigd PvA waarin bovengenoemde bezwaren worden ondervangen en waarin tot in redelijk detail zal worden vastgelegd welke aanpak van de discussie zal worden gevolgd met het doel de slagingskans te optimaliseren.
3. Beide participatieprocessen worden gevoerd onder begeleiding en toezicht van een (werkelijk) onafhankelijke procesbegeleider met nader overeen te komen kwaliteiten en met de statuur die nodig is om dit belangrijke proces tot een goed einde te brengen. De keuze van de persoon zal een gezamenlijke zijn, de positieve beoordeling van diens onafhankelijkheid en statuur vereist de instemming van de

meerderheid van keldereigenaren die deelnemen aan het Participatieproces, evenals de formulering van de opdracht.

4. Zodra er voldoende zicht is op de 'randvoorwaarden' voor de regeling met betrekking tot het herstelproces en de financiering zal een aanvang worden gemaakt met de schriftelijke vastlegging van (voorstellen voor) condities van het samenwerkingsarrangement en de uitwerking van wat in de discussie daarover 'randvoorwaarden' zijn genoemd (waarvoor wij overigens nog enkele suggesties zullen geven). Dit onderdeel van het Participatieproces zal ook onder toezicht staan van de onafhankelijke procesbegeleider.
5. Ook kan op korte termijn een aanvang genomen worden met het proces zoals hierboven gesuggereerd om tot vaststelling van een kostenregeling te kunnen komen met inachtneming van het gestelde onder A en B. Dit onderdeel van het Participatieproces zal ook onder toezicht staan van de onafhankelijke procesbegeleider bedoeld onder C3.
6. Voldoende budget zal beschikbaar gesteld moeten zijn voor professionele review van de einddocumenten en professioneel advies op andere momenten dat kan helpen een eindresultaat te bereiken.
7. In beide processen geldt dat de beoordeling van discussie over de adequaatheid van de ontwikkelde en te ontwikkelen voorstellen er een is die een combinatie van technische en juridische expertise vereist naast bestuurlijk expertise en zich slecht leent voor beoordeling door een gremium van keldereigenaren dat die expertise doorgaans niet heeft.
    - Ons voorstel is dat de voorstellen worden ontwikkeld in samenspraak tussen gemeente en een commissie van keldereigenaren die kunnen bogen op expertise in een of meer van de genoemde opzichten onder toezicht van de Onafhankelijke Procesbegeleider en een vertegenwoordiger van DUW.
    - Ons is onlangs ter ore gekomen dat bij de totstandkoming van de zeer succesvolle regeling van de schades die zijn ontstaan als het zeer kennelijke gevolg van het droog leggen van de stadsbinnengrachten een commissie is benoemd die ons beschreven is als een de "meedenk-/tegendenk-commissie". Wij denken dat de benoeming van een dergelijke commissie uitstekend zou passen in het streven naar een eerlijke en eenvoudige kostenregeling als onderdeel van een bevredigend samenwerkingsarrangement.
    - De eindresultaten in de vorm van compleet uitgewerkte voorstellen zullen met een advies van de commissie, het bestuur van DUW, de onafhankelijke procesbegeleider en de gemeente worden voorgelegd aan alle daartoe geregistreerde keldereigenaren. Voorafgegaan door een informatiebijeenkomst kunnen zij dan door middel van een niet anonieme stemming aangeven of zij instemmen met het aldus tot stand gekomen model voor een samenwerkingsovereenkomst met betrekking tot het kelderherstel, de financiering daarvan en de kostenverdeling als onderdeel daarvan. De enquête vorm is wellicht ook een (betrouwbaar te maken) uitwerking daarvan.

Wij menen hiermee duidelijk te hebben aangegeven wat onze visie is. Onder A hebben wij geprobeerd zo precies mogelijk aan te geven wat er heeft geschort aan het begin dit jaar

in/voortgezette participatieproces . We hebben onder B de onder A belichte aspecten samengevat en aangevuld met relevante aspecten. Onder C hebben wij een beschrijving gegeven van wat adequate oplossingen zouden zijn ter ondervanging aan het de door ons gepercipieerde gebreken aan het Participatieproces. Hetgeen onder C staat is vooral bedoeld als een aanzet tot een inhoudelijke discussie over wat een hernieuwd PvA zou moeten adresseren om de kans te vergroten op een succesvolle afronding van een voor beide partijen bevredigende overeenstemming over de samenwerking in de vorm van een model overeenkomst.

Uiteraard kunt u ons bereid vinden deze visie nader toe te lichten.

Wij verwachten overigens dat met een duidelijke en voldoende gedetailleerde planning de volvoering van de het participatieproces met betrekking tot de kostenregeling gelijk op kan lopen met de uitwerking van het samenwerkingsarrangement en dientengevolge geen vertraging in de besluitvorming hoeft op te leveren.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Bijlage 8: Individuele reacties van keldereigenaren

Van: [redacted]
Verzonden: zondag 4 augustus 2024 15:02
Aan: [redacted]
CC: Werven <werven@utrecht.nl>; [redacted]
Onderwerp: RE: Mijn input op kelderherstel (30 mei)

Beste [redacted],

Met dank voor jouw reactie van 24 mei j.l.(hieronder), hierbij een update met wat aanvullende inbreng mijnerzijds.

Uit voortgaand overleg binnen DUW lijkt een constructief advies aan de Gemeente te ontstaan. Ik heb hierbij de volgende punten ingebracht:

Mij lijkt de realisatie van het wervenplan voor alle partijen te verbeteren door:

1. **Aanpak per rak**, in combinatie met werk aan kabels en leidingen van aanbieders / nutsbedrijven. Met name warmtenet / stadsverwarming vraagt om stroomlijning.*
2. **Gemeente in de lead op opdrachtgeverschap**, als enige partij met voldoende leverage op nutsbedrijven en als verlener van vergunningen voor openleggen straten, wijziging verkeer, etc.
3. **Eigenaren in collectief verband vertegenwoordigd in opdrachtgeverschap** voor wervenherstel *en instandhouding*. Zoals ook geadviseerd in het advies van de Cie van Wijzen, lijkt een Stichting hiervoor een geschikte vorm.
4. **Een generieke regeling** als basis met duidelijkheid over welke kosten standaard voor Gemeente, dan wel eigenaren zijn en welke gedeeld worden. Deelname niet verplicht, dus opt-out niet nodig. Opt-in wel, bijv. voor eigenaren die pas bij openlegging zien wat er (toch) aan hun kelder moet / kan (evt. flat-fee hanteren tegen free-riding). Dit lost het dilemma wel/niet meedoen, wel/niet samen op. Aanvullend maatwerk per kelder.
5. **Europees aanbesteden** kan consequentie zijn, dat goed bezien i.v.m. subsidies.

Ik heb DUW de stukken van *wervenherstel jaren 90, waarbij met soortgelijke constructie* is gewerkt, toegestuurd. Men heeft daar nu belangstelling voor. Ik neem aan dat de Gemeente deze ook kent.

* Met dank aan [redacted], ben ik vanuit buurt initiatief Museum Kwartier Duurzaam (werkgroep Warmtenet) inmiddels in gesprek met de Gemeente ([redacted]) over het gasvrij maken en verduurzamen van de binnenstad. Wij hoorden dat de Gemeente werkt aan nieuw plan om de binnenstad gasvrij te maken en daarbij ook de plannen rondom warmtenet spelen.

In deze en andere gesprekken wordt steeds duidelijker dat het wenselijk is om de planning van met name wervenherstel en modernisering / uitbreiding warmtenet op elkaar af te stemmen. Hopelijk kan een lichtere infrastructuur voor warmtenet de gewelven ontlasten (betonnen bakken die op verschillende plaatsen kelders kritisch doorsnijden en op sommige plaatsen lekken). Ook kunnen alternatieven (bijv aquathermie) worden onderzocht. Afgestemde planning en alternatieve scenario's kunnen eigenaren in staat stellen beter te plannen en kosteneffectiviteit voor alle partijen verbeteren.

Idealiter wordt hierbij ook gekeken naar uitbreiding riolering. In de binnenstad is geen apart riool voor het hemelwater, door steeds heviger regenval slaat daardoor some het hoofdriool over en lopen kelders vol.

De gesprekken worden voorgezet, wij opteren als pilot in Gemeente aanvraag RCE, en sluiten aan bij Community of Practice.
Museum Kwartier Duurzaam gaat in oktober een speciale bijeenkomst over energietransitie binnenstad organiseren met focus op warmtenet en alternatieven in het wervengebied. Toen wij elkaar laatst spraken, gaf jij aan daar graag bij te willen zijn. Wij zorgen tijdig voor een uitnodiging.

Tenslotte, volg ik jouw advies op en lever mijn aanvraag subsidie wervenherstel in voor 31.8.24. [redacted] heft mij al geadviseerd hoe dit aan te pakken aansluitend op de urgente werkzaamheden die al begin 2024 in opdracht van de Gemeente aan de werfmuur zijn uitgevoerd.

Tot zover en met vriendelijke groet,
[redacted]

[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: vrijdag 12 juli 2024 16:13
Aan: Werven <werven@utrecht.nl>
Onderwerp: ontbrekend schade beeld in schadeboek ingenieurbureaus NG 68

Geachte mevrouw, mijne heren,

Op verzoek van uw collega's (via Slimmer Melden, en daarna [redacted]) die de scheuren in voorgevel van onze werfkelder zijn komen bekijken, geef ik uw mijn mening over het ontstaan van de scheuren. Een en ander sluit aan bij mijn eerdere recente meldingen (maar ook al 5 jaar geleden) over lekkage en scheuren in de betreffende werfmuur van onze kelder

Ter uwer informatie allereerst:

- onze kelder is in 1997 volledig waterdicht gemaakt, contract en rekeningen aanwezig.
- voorgevel sindsdien eigendom gemeente.
- onze kelder wordt verhuurd en is al sinds 2006 bewoond.
- nieuwe prachtige monumentale stoep aangebracht in 2006 ([redacted])
- kelder is verder in goede staat en droog

Enkele constanteringen

- voorgevel keler is drijfnat, de electra klapt er telkens uit, WCD steeds verroest
- we hebben GEEN belendende kelders, zandlichamen dus
- Één horizontale scheur loopt van brug (Schalkwijstraat) naar brug Keukenstraat.
- De werfmuur van onze kelder is van recente datum, jaren 80? Nieuw metselwerk en voegen dus
- kelder is nu niet meer volwaardig te verhuren (grote lekkage schade aan binnenzijde, ook bij de beroemde “stadsverwarming doorvoer”

Het schadebeeld dat ik u hierbij aanreik is niet terug te vinden in het “Schadeboek” van de gezamenlijk ingenieurbureaus van 7 juni j.l.

De schade is naar mijn mening in hoofdzaak ontstaan door DYNAMISCHE krachten van verkeer, dus niet door statische krachten als eigen gewicht op geparkeerde auto’s. In alle technische rapporten van mijn collega’s civiel ingenieurs is bar weinig te vinden over trillingen van bewegende massa’s. Samen met uw ambtenaren heb ik al eerder geconstateerd dan met je duim gelegd over een scheur je een passerende auto kunt VOELEN. Een pizzabezorger die door een kuil in het wegdek voor ons huis rijdt is te voelen tot achter in onze woonkamer..
Denk ook aan remmende vrachtauto’s: er ontstaan dan horizontale afschuifkrachten, die die de hele kelder bovenkant doen afschuiven van de penanten tussen ramen en deur van de werfmuur (zijn niet berekend op horizontale krachten: metselwerk..). Geen houden aan dus. Een remmende betonmolen 55 ton?

Naar mijn mening is er in al het positieve wat er nu gebeurt met de werfkelders in Utrecht te weinig specifieke aandacht voor de stoepen en de gevels van de werfmuren (aparte procedures?) en in de dynamische krachten. Daar kunnen de schades nog behoorlijk oplopen.

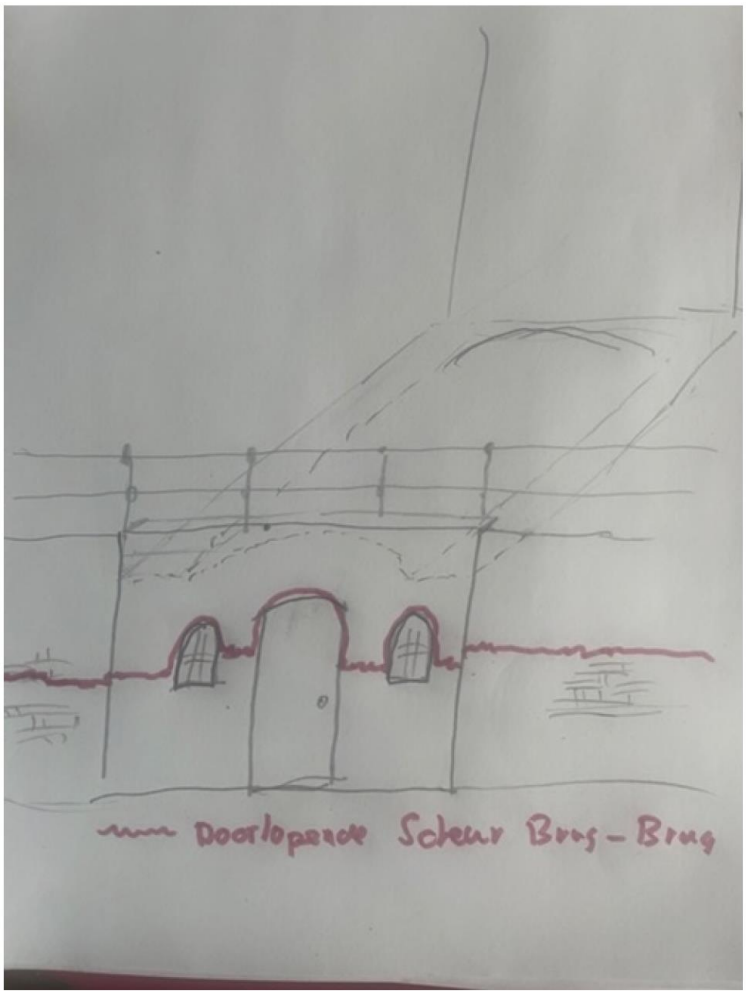
Zou u deze mail ook onder de aandacht van [redacted] kunnen brengen

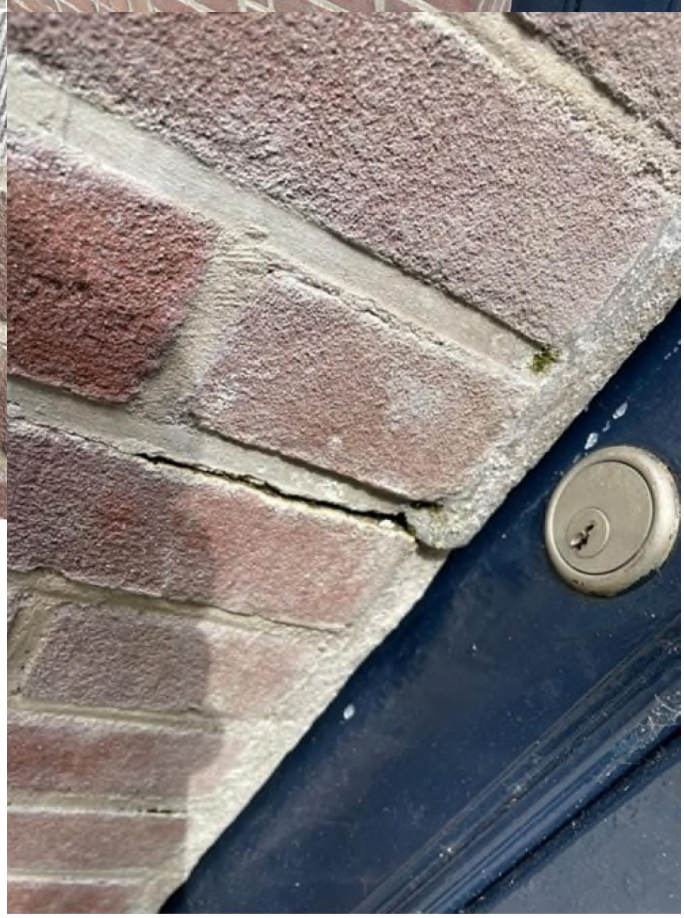
In de verwachting aan het verzoek van uw collega's voldoende gehoor te hebben gegeven,

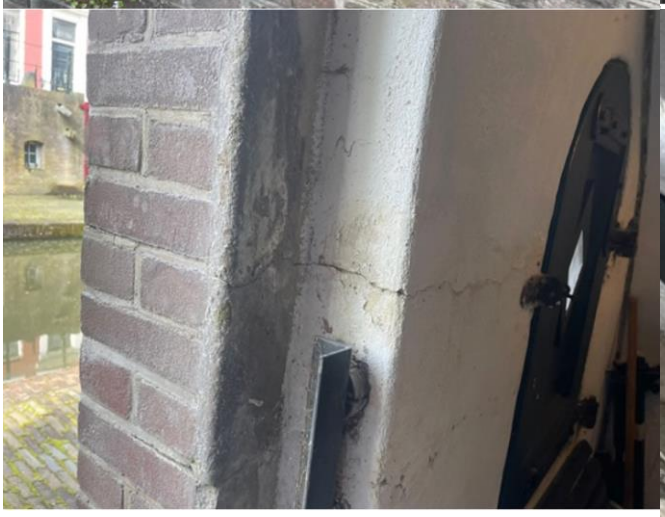
Met vriendelijke groet,

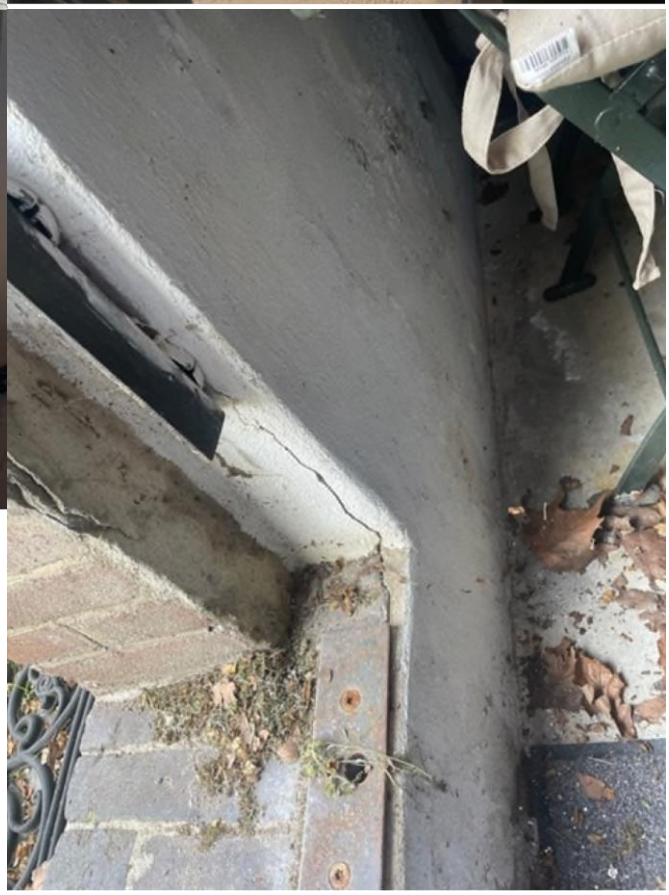
PS. ik heb mijn soortgenoeten civiel ingenieurs gevraagd waar de dynamische beoordeling van de gewelfconstructies is. Toch een apart vak in Delft. "Ja, veiligheidfactor is naar 2 verhoogd". Bewijs eens dat dat voldoende is? Brug tegen pijler in Baltimore?

[redacted]









Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 13 augustus 2024 20:24
Aan: Werven <werven@utrecht.nl>
CC: [redacted]
Onderwerp: inspraak werven kostenregeling

Aan:
Gemeente Utrecht
Organisatie herstel werven

Geachte mevrouw, mijne heren,

Inleiding
Inmiddels met enige afstand volgen wij uw pogingen om een eerlijke en werkzame regeling tot stand te brengen voor het opknappen van de werfkelders. Wij vinden het te prijzen dat er eindelijk wat gebeurt.. Al 25 jaar probeer ik aandacht te krijgen voor de technische problemen van onze kelder. Pas recent heb ik een correcte reactie gekregen waar we enige hoop uit putten. Al die andere jaren alleen maar juristen die alles afwezen... “Ga dan achter die vrachtauto aan!”.

Naar ik heb begrepen kunnen we deze week nog iets van “inspraak” inbrengen. Daarna gaat de ambtelijke trein rollen richting raadsbesluit, welnu:

Graag wil ik reageren op de twee (lang verbeide) meest recente rapporten van de verzamelde ingenieurs (even tussendoor: waarom meteen de drie grootste bureaus samen, een second opinion van hetzelfde kaliber is niet meer mogelijk).

Wij zijn bewoners dus van de Nieuwegracht en hebben een eigenlijk een best goede werfkelder.

Ik ben Delfts Civiel Ingenieur, beetje recht van spreken in deze dus, maar nooit als contructeur gewerkt; dat gaat u vast tegenwerpen.. Maar voor constructief moet je behalve goed kunnen rekenen ook gevoel hebben. Overigens ik heb zelfs gewerkt bij één van die grote drie.

Schadeoorzaak
Na lezing van het "Schadeboek van 7 juni" en het "Onderzoek naar schades enz.." van 13 juni j.l ben ik gesterkt in mijn mening dat de enige echte en belangrijkste veroorzaker van alle schade aan onze werfkelder en bruggen is het verkeer... en dan vooral de trillingen en bewegingen. Dat had Hypothese 1 moeten zijn om te onderzoeken. De **moeder van alle schades is het verkeer,** niet alleen te zwaar verkeer, maar alle gewichten/massa’s die bewegen, ook fietsers, pizzabezorgers..

De binnenstad van Utrecht is één aan elkaar gemetselde klankkast. Je leest het al in historische stadsbeschrijvingen: een pokke herrie van stalen wielen over hobbelige straatsteentjes (kinderkopjes?). Een en al trilling. Geen enkele constructie is bestand tegen trillingen en bewegingen, als je de juiste frequentie weet te vinden (traagheidmoment eigen frequentie, instortende brug bij zugje wind, golvende Erasmusbrug). Dat geldt met name voor metselwerk. Voegen kunnen geen trek- en/of schuifkracht opnemen. Het begint met haarscheurtjes en losgeraakte voegen, dan komt er water bij, vorst, plantengroei, dan een puntlast, een paar harde dreunen van b.v.een heistelling of dynamiet (bunker Servaasbolwerk), dan geboor van de nutsbedrijven door het gewelf, drooglegging van een gracht, zetting... **dus eerst scheuren door bewegingen van massa's, trillingen dus, daarna pas alle andere denkbare schadeoorzaken (zgn. tweede orde effecten, maar geen oorzaken)**

Voorbeelden

Denk maar aan de prachtige puntgave tongewelven van onze waterlinieforten, recent nog bezocht. Niets geen trilling in de buurt, maar wel waterafvoer, begroeiing, gebrek aan onderhoud, nutsbedrijven, doorvoeren van leidingen, schoorstenen, zware permanente belasting (soms 5 meter aarde) enz. In potentie daar alle theoretische schadeoorzaken van de verzamelde ingenieurs aanwezig.. Goed bedacht... om af te leiden, mist creëren rond de echte veroorzaker van de schade: verkeer in al zijn hoedanigheden.

Stel je eens voor dat onze werfkelder, later gebouwd dan ons huis, gewoon in onze achtertuin had gestaan, met een bitumen beschermlaagje, als schuurtje voor de tuinstoelen? Kan toch eeuwen mee zonder ook maar één scheurtje...

Vroeger
Toen wij 20 jaar geleden onze werfkelder wilde opknappen (we hadden al een bitumenlaag, waterdicht dus, maar de stoep moest dat ook worden) was de uitgesproken mening van Monumentenzorg: “Waar begin je aan? Die kelders zijn al 6 eeuwen zeiknat en nergens voor te gebruiken; zo laten, niets aan doen”. De schade gaat dus ook eeuwen terug: verkeer (koetsjes, handkarren, vuilnisauto’s, kanonnen, brandweerspuitwagens tot betonmixers...),veroorzaakt trillingen en metselwerk kan zolals gezegd daar helemaal niet tegen. Dus eigenlijk gewoon een historische fout om verkeer toe te staan over gemetselde bogen en bruggen..

Toekomst
Wij zijn van mening dat de binnenstad van Utrecht (op termijn) helemaal autovrij zal moeten worden. Als het toerisme daar al niet voor gaat zorgen... het herstellen van keldergewelven is anders dweilen met de kraan open. Op korte termijn moet de asdruk van 2000 kg worden verlaagd. Waar komt die 2000 kg trouwens vandaan? Berekend? Al die busjes van aannemers, bezorgdiensten e.d. zijn te zwaar en rijden te hard, veroorzaken dus trillingen met scheuren als gevolg!

Conclusie
De verzamelde groep van ingenieurs moet opnieuw beginnen, maar dan met dynamisch rekenen, met de traagheid van metselwerk, met druk-, trek-, en afschuifsterktes; met trillingsgetallen van verkeer, met kuilen in het wegdek, met verschillenden massa’s en snelheden, verschillende wegdekkken en hellingen, historische analyses... Statische berekeningen slaan helemaal nergens op... daar komt helemaal niets uit, wel een dure, archaïsche formule (Napoleon), zelf ingevuld: de bezwijklast is 10 keer een betonmixer (als ie tenminste stil staat, als ie remt neemt ie de boevenkanten van de kelders mee).

Desgevraagd en ook in hun rapport: de heren ingenieurs (ik heb ze aangesproken als collega) kunnen (durven niet?) geen hoofdoorzaak aanwijzen van de schade, maar in ieder geval niet het verkeer, vinden ze.
Naar mijn overtuiging: de ingenieurs moeten durven de belangrijkste schadeoorzaak te benoemen: **VERKEER... EN DAT AL EEUWEN.**

Overigens ben ik van mening dat het rapport van de Commissie van Wijzen onverkort dient te worden opgevolgd, maar dat had u al door.

PS. Graag ook aandacht voor herstel van de monumentale stoepen en de werfmuren, nu buiten elke regeling.

Met vriendelijke groet,

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 18 juli 2024 17:26
Aan: Werven <werven@utrecht.nl>
Onderwerp: oproep tot reactie

Goedendag,

Langs deze weg reageer ik graag op uw oproep over herstel werfkelders. De voordracht van de 2 eigenaren op de bijeenkomst in de voormalige bieb heeft bij mij, en vele aanwezige, de zorg fors doen toenemen. Zo'n complex bouwkundig project kan blijkbaar zelfs door de 2 Delfste bouwkundig ingenieurs/eigenaren niet tot een goed einde gebracht worden.

Ook in de 90er jaren heeft een grootschalig herstel van werven en kademuren plaatsgevonden. Hierbij heeft de gemeente, destijds na uitvoerig onderzoek en overleg met betrokkenen, een stichting in het leven geroepen die het herstel in haar opdacht en onder haar toezicht uit liet voeren. Eigenaren werden hier natuurlijk nauw bij betrokken en betaalden in redelijkheid mee aan dat herstel maar vooral aan de verbetering van hun bezit. De overeenkomst hiervoor (bij kelders aan de Zoutmarkt) is nog in mijn bezit.
Het logische aan deze werkwijze is dat alle kennis en onderhandelingskracht bij één, niet met winstoogmerk opgerichte, partij ligt. Die ook nog eens zeer korte lijnen heeft naar alle publieke diensten, onderhandelingskracht kan bundelen, het risico goed kan spreiden en de burger niet overbelast met een bouwkundig project.

De aanpak die u nu voorstaat, namelijk dat iedere eigenaar zelf het totale opdrachtgeverschap op zich neemt, staat in schril contrast tot de werkwijze zoals die in het recente verleden dus gehanteerd werd.
De gemeente 'framed' die aanpak vervolgens als het ontzorgen van inwoners/eigenaren. Dat lijkt de omgekeerde wereld. In het verleden pakte de gemeente dit onderhoud op en betrok de eigenaar bij de aanpak. In de huidige aanpak legt u het gehele probleem bij de inwoners/eigenaren en zegt u vervolgens dat wilt ontzorgen?? Ik kan alleen maar bezorgt zijn over deze aanpak.
Deze aanpak leidt vanzelfsprekend tot groot wantrouwen bij de burger. Waarom nu plots deze aanpak, en doen alsof er ontzorgt wordt?

Terwijl het verleden heeft aangetoond dat het, op voorhand, wegnemen van dergelijke onzekerheden/conflictstof sterk zal bijdragen aan een positieve sfeer rond het hele werf - en kelderproject.

Het is, in mijn ogen, vergelijkbaar met een waterschap dat alle aanwoners van een dijk zelf verantwoordelijk maakt voor de aanpak van herstel en onderhoud van die dijk. We weten, uit de geschiedenis van ons land, maar al te goed dat zo'n aanpak zal leiden tot verzwakking van de totale dijk.

Kunt u mij laten weten wat voor u de rede is om niet gewoon dezelfde aanpak als vorige keer te hanteren bij dit werf en kade herstel?

Hoor graag van u,

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Bijlage 9 Reactie van de gemeente op de vragen en suggesties van keldereigenaren

Gemeente Utrecht

Reactie van de gemeente op de vragen en opmerkingen van keldereigenaren over de uitgangspunten voor de samenwerking bij kelderherstel.
September 2024

In overleg met vereniging De Utrechtse Werfkelders (DUW) is begin 2024 een onafhankelijke procesbegeleider aangesteld voor het gesprek met keldereigenaren over een definitieve kostenregeling. Dat gesprek is één-op-één en in groepjes gevoerd met keldereigenaren, in bijeenkomsten en via de participatie-app van de procesbegeleider. Op verzoek van keldereigenaren is dat gesprek over de kostenregeling verbreed naar samenwerken en ontzorgen in het opdrachtgeverschap. Oorspronkelijk zou de participatie plaatsvinden van maart 2024 tot 21 juni 2024. Op verzoek van keldereigenaren is de termijn met acht weken verlengd tot en met 16 augustus 2024, zodat keldereigenaren meer tijd hadden zich een oordeel te vormen en te reageren.

Vanaf 21 juni 2024 zijn de concept uitgangspunten voor samenwerking bij kelderherstel gepubliceerd en gedeeld met keldereigenaren (actief via de nieuwsbrief, mail, app). Hierop kwamen in totaal 17 reacties binnen, waarvan 6 unieke reacties. Veel vragen en opmerkingen worden beantwoord in de nota 'uitgangspunten samenwerking kelderherstel', het participatieverslag en in het raadsvoorstel. In deze beantwoording hebben we de vragen en opmerkingen zo veel mogelijk gebundeld naar onderwerp. Deze worden hieronder op hoofdlijnen beantwoord.

Op 24 september is wethouder Streefland, voorafgaand aan besluitvorming door het college, tijdens een bijeenkomst van DUW, in gesprek gegaan met keldereigenaren over het raadsvoorstel over de samenwerking bij kelderherstel.

1. **Neem meer tijd voor de uitwerking van de uitgangspunten van de financiële regeling en het ontzorgen. Ga in de tussentijd door met de tijdelijke subsidieregeling voor het herstel van kelders.**

Dit advies is overgenomen. Gemeente en keldereigenaren hebben tot nu toe het gesprek gevoerd over de algemene uitgangspunten van de samenwerking inclusief het leidend principe van een kostenregeling. De raad neemt eind dit jaar een besluit over deze uitgangspunten. Op basis van deze uitgangspunten volgt de uitwerking, samen met keldereigenaren. De wijze waarop dat gaat plaatsvinden wordt bepaald samen met de vereniging De Utrechtse Werfkelders en op basis van het kompas van zeggenschap dat de raad in juni 2024 heeft vastgesteld.

Het besluit over de uitwerking van de regeling voor herstel van kelders wordt uitgesteld tot mei 2025, zodat er voldoende tijd is voor het gezamenlijk uitwerken van de uitgangspunten over de kostenregeling, ontzorgen in het opdrachtgeverschap en samenwerking bij het herstel van kelders. De tijdelijke subsidieregeling wordt verlengd.

2. **Keldereigenaren hebben in de loop van het participatietraject aangegeven dat zij opteren voor een regeling die financiële duidelijkheid geeft, eenvoudig en aantrekkelijk is. De kosten voor het proces en uitvoering moeten zo laag mogelijk zijn, conflicten en juridische procedures moeten vermeden worden. Een en ander neemt niet weg dat de keuze voor schadeherstel (omgekeerde bewijslast) veel sympathie ondervindt. Schade door bijvoorbeeld wateroverlast of ingrepen van nutsbedrijven mag niet voor rekening van de eigenaren komen. Duidelijke nalatigheid van de gemeente of nutsbedrijven dient tot uitdrukking te komen in de vergoeding van kosten van eigenaren.**

Het meest eerlijk zou zijn als de veroorzaker van de schade deze ook betaalt. Dat is in 2021 bij het vaststellen van het programmaplan Werk aan de Werf ook het uitgangspunt geweest. Er wordt dan een schadevergoeding betaald door de veroorzaker van de schade. Wie als veroorzaker geldt, kan bijvoorbeeld worden bepaald door het bewijsvermoeden of expert oordeel toe te passen. De toepassing van een kostenregeling die uitgaat van schadeoorzaken is niet eenvoudig, omdat uit onderzoek blijkt dat de oorzaak en veroorzaker van schade aan kelders niet of nauwelijks zijn aan te wijzen. Bij een regeling die uitgaat van het toekennen van een schadevergoeding zal vaak een

verschil van inzicht tussen keldereigenaar en gemeente over de oorzaken en veroorzakers van de schade ontstaan. De kans op conflicten en juridische procedures is dan groot. De meeste keldereigenaren geven de voorkeur aan een eenvoudige regeling op basis van subsidie. Met een bijdrage in de herstelkosten, bijvoorbeeld met een subsidieregeling, is de financiële zekerheid vooraf ook groter voor de keldereigenaar.

Echter, in het schadeboek en het onderzoek naar schadeoorzaken komen drie betrokken ingenieursbureaus tot de conclusie dat het zeer moeilijk, zo niet onmogelijk is om de oorzaak van schade aan kelders vast te stellen. Hierdoor is het ook niet of nauwelijks mogelijk om een schade en de bijbehorende herstelkosten aan een veroorzaker toe te schrijven. Uit het schadeonderzoek blijkt ook dat zwaar verkeer niet de (hoofd)oorzaak is van schades.

Professor dr.ir. J.G. (Jan) Rots, hoogleraar Constructiemechanica aan de TU Delft en voormalig lid van de Commissie van Wijzen Wervengebied, heeft de onderzoeken van de ingenieursbureaus naar schade en schadeoorzaken gereviewd. Hij komt onder meer tot de conclusie dat er een goede onderzoeksmethode is toegepast, en constateert, net als de ingenieursbureaus, dat er vooralsnog geen duidelijk patroon met schades herkenbaar gerelateerd aan oorzaken te ontdekken is. Het is mogelijk om meer onderzoek te doen, maar of het nuttig en proportioneel is om daar dieper in te duiken gegeven de komende keuze tussen de drie varianten voor een kostenverdeelsleutel (bewijsvermoeden, technisch expertoordeel en subsidieregeling) valt te bezien, volgens professor dr. ir. J. G. Rots.

In het onderzoek om te leren van de lessen van de schadeafhandeling in Groningen en Limburg komt AEF tot de conclusie dat de kans beperkt is dat Utrecht, met de huidige werkwijze met een subsidie, tegen de dezelfde knelpunten aanloopt als waar tegenaan wordt gelopen in Groningen en Limburg. AEF adviseert daarom om in de kostenregeling niet te kiezen voor een schadevergoeding (zoals expert oordeel of bewijsvermoeden), maar voor een bijdrage van de gemeente in de herstelkosten. Dit sluit ook aan bij een advies van de Raad voor de Leefomgeving over schade aan funderingen, omdat, net als bij het herstel van kelders, de oorzaak van de schade nauwelijks is vast te stellen en een kostenregeling op basis van schadevergoeding leidt tot slepende conflicten en juridisering.

In de uitwerking wordt ook meegenomen of, wanneer en hoe uitzonderingen worden gemaakt op de eigen bijdrage van de keldereigenaar, bijvoorbeeld als zonder onderzoek vooraf duidelijk is dat de schade door de gemeente is veroorzaakt.

3. Er wordt een aantal kritische kanttekeningen geplaatst bij de onderzoeksrapporten van 3 bureaus naar schade en schadeoorzaken. De review van prof.dr.ir. Jan Rots komt te laat om nog te betrekken bij de oordeelsvorming.

De voorlopige conclusies (in maart) en definitieve conclusies (in juni) van schadeboek en het onderzoek naar schadeoorzaken en de reviewd van prof.dr.ir. J.G. Rots (hoogleraar Constructiemechanica aan de TU Delft en voormalig lid van de Commissie van Wijzen Wervengebied) zijn betrokken bij de oordeelsvorming van het college over de kostenregeling.
Tijdens de informatiebijeenkomsten in maart en mei hebben de ingenieursbureaus hun onderzoeksresultaten toegelicht. Daarbij was ook professor Rots aanwezig. In zijn review ook de opmerkingen, reacties en vragen betrokken die hij van keldereigenaren heeft gekregen tijdens de informatiebijeenkomsten of die hem later zijn toegestuurd.
De samenvatting van zijn review is:

- De overall methode die de onderzoekers hebben toegepast voor de trendanalyse en het schadeboek is passend en geschikt. Er is gekeken naar de gegevens over de objecten, over de schade en over de invloed vanuit de omgeving. De studie heeft vooral de derde categorie gegevens beschouwd en heeft daar een grote bijdrage aan geleverd.
- In de beschrijving van schade en schadeoorzaken lijken de intensiteit van de belasting en de schade onderbelicht. Er is in de rapporten weinig of geen aandacht voor intensiteitsmaten voor de verticale en horizontale verschil-verplaatsingen, of voor trillingen ten gevolge van dynamische bronnen op, in onder of naast het object.
- In het rapport wordt gesteld dat hypotheses over schadeoorzaken niet – of slechts een enkele keer gedeeltelijk – kunnen worden bevestigd. De onderzoekers blijken de beperkingen van hun studie te kennen en relativeren hun conclusies. Wij ondersteunen deze beperkingen en de relativering van de conclusies. In combinatie met het vorige punt, wil dit zeggen dat de uitkomsten

en conclusies van de studie met grote voorzichtigheid tegemoet dienen te worden getreden. Er is vooralsnog geen duidelijk patroon met schades herkenbaar gerelateerd aan oorzaken te ontdekken.
- Het is mogelijk om meer onderzoek met modellering en monitoring te doen, maar of het nuttig en proportioneel is om daar dieper in te duiken gegeven de komende keuze tussen de drie varianten voor een kostenverdeelsleutel (bewijsvermoeden, technisch expertoordeel en subsidieregeling) valt te bezien.

4. Er is maatwerk nodig bij de aanpak van kelders en de rol van de gemeente bij de begeleiding van keldereigenaren. Zet de gemeente in de lead voor het opdrachtgeverschap en zorg dat de keldereigenaren daarin in collectief verband zijn vertegenwoordigd. In dat verband speelt de vraag of er niet een stichting moet worden opgericht voor de uitvoering.

Het herstel van kelders is voor de meeste keldereigenaren te complex. Dat hebben we ervaren tijdens de herstelprojecten in de pilotfase, dat komt uit de onderzoeken van AEF en Beautiful Lives en we horen het van keldereigenaren tijdens de gesprekken over de definitieve kostenregeling. Het herstel van een enkele kelder en daarbij goed opdracht geven aan een aannemer is al enorm ingewikkeld. Daarnaast is het verstandig, en soms nodig, om meerdere kelders gelijktijdig te herstellen en te combineren met andere werkzaamheden, zoals het herstel van de werfmuur van de gemeente of het verleggen of vervangen van kabels en leidingen van nutsbedrijven. Dan wordt het nog ingewikkelder. In de onderzoeken en de participatie zeggen veel keldereigenaren niet voldoende kennis en ervaring te hebben om het opdrachtgeverschap voor kelderherstel goed in te vullen.

De gemeente helpt keldereigenaren nu al op verschillende manieren bij de organisatie en financiering van het kelderherstel. In de pilotfase is gebleken dat dat niet voldoende is. Daarom wil de gemeente de keldereigenaren nog meer ontzorgen in het opdrachtgeverschap. Onder meer met een bouwbegeleider die namens de eigenaren de aannemer aanstuurt, door regie te nemen in de planning en afstemming met aangrenzende werkzaamheden en partijen, door nog meer kennis en ervaring te delen over het herstel van kelders en door samenwerkingsafspraken te maken. Een deel hiervan kan al op korte termijn. Voor een ander deel is een voorbereidingstijd nodig van minimaal anderhalf jaar omdat werk Europees moet worden aanbesteed. Ook moeten met keldereigenaren en nutsbedrijven afspraken worden gemaakt over planningen die met elkaar samenhangen (‘programmering’) en samenwerking.

5. Keldereigenaren zijn kritisch op de participatietermijn waarvan een deel in de zomervakantie viel. De procedure van het participatieproces is niet goed gevolgd: er is geen besluit op een plan van aanpak en ook nog geen participatieverslag. Het participatieniveau had co-creatie moeten zijn.

De participatie heeft plaatsgevonden van maart tot en met juni. Daarna is op verzoek van keldereigenaren de termijn met 8 weken verlengd van 21 juni tot en met 16 augustus, zodat nog gereageerd kon worden op een aantal dilemma’s en vragen, en de inhoud van de teksten in de ‘Nota uitgangspunten samenwerking met keldereigenaren bij kelderherstel'.

Er is begin 2024 een plan van aanpak gemaakt om de uitgangspunten voor de kostenregeling samen met keldereigenaren op te stellen. Na overleg met het bestuur van DUW is het plan van aanpak vastgesteld. Dit plan heeft daarna in overleg met het bestuur van DUW geleid tot het aanstellen van een onafhankelijke procesbegeleider voor het gesprek over de definitieve kostenregeling. Op basis van de gesprekken en het plan van aanpak heeft de onafhankelijke procesbegeleider de concretisering van de participatieaanpak in een offerte in twee delen uitgewerkt. Ook die zijn met het verlenen van de opdracht vastgesteld. Tijdens diverse gesprekken en tijdens de informatiebijeenkomsten is het plan van aanpak toegelicht en naar aanleiding daarvan is de aanpak aangepast. Onder meer door ook ontzorgen en samenwerken toe te voegen aan de participatie en de periode met 8 weken te verlengen.

Het participatieverslag is niet in juni opgeleverd omdat het proces met 8 weken is verlengd en het verslag nog niet was afgerond. Het participatieverslag is betrokken bij de besluitvorming door het college en als bijlage toegevoegd aan het raadsvoorstel.

Er is gekozen voor participatieniveau adviseren, omdat de raad uiteindelijk een besluit gaat nemen over de uitgangspunten van een kostenregeling. De raad kijkt maatschappelijk breder dan alleen het belang van het wervengebied en keldereigenaren. Er is voor participatieniveau adviseren gekozen omdat het belangrijk is om de afwegingen en belangen van keldereigenaren mee te nemen in uitgangspunten voor de samenwerking.

Het participatieniveau voor de uitwerking van de uitgangspunten wordt in samenspraak met DUW vastgesteld op basis van het kompas van zeggenschap dat de raad in juni 2024 heeft vastgesteld.

6. Er is geen uitvoering gegeven aan het raadsbesluit van 2021.

Bij het vaststellen van het programmaplan Werk aan de Werf in 2021 heeft de gemeenteraad het college de opdracht gegeven om “samen met eigenaren van kelders (…) op basis van het advies van de Commissie van Wijzen Wervengebied (…) een samenwerkingsarrangement te maken over de samenwerking en financiering van het herstel van kelders, en hierbij de varianten ‘bewijsvermoeden’ en ‘technisch expert-oordeel’ voor de kostenverdeling uit te werken (…).

In de raadsbrief van 30 september 2021 heeft het college benoemd dat er, om een beeld te vormen van de schadeoorzaken, in 2022 en 2023 onderzoek wordt gedaan bij kelders die voor herstel worden open gegraven. Deze pilotperiode van 2 jaar met een tijdelijke subsidieregeling is in november 2022 na participatie van keldereigenaren ingesteld. Hiermee is de pilotfase van de samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren bij het herstel van kelders gestart. Dit was geen onderdeel van het raadsbesluit in 2021, maar was nodig om het raadsbesluit te kunnen uitvoeren. Dat is nader toegelicht in de raadsbrieven van 4 november 2022 en 11 oktober 2023. Er is in opdracht van de raad gekozen voor een werkwijze om werkenderwijs te leren en te verbeteren. Daarbij is ervaring opgedaan met het herstel van kelders en het procesmatig en financieel ondersteunen en faciliteren van keldereigenaren. De diverse samenwerkingsafspraken vormen samen het samenwerkingsarrangement.

Op basis van de ervaringen in de pilotfase, adviezen van keldereigenaren en de uitkomst van onderzoeken is de aanpak in de loop van de periode enigszins aangepast. De gemeenteraad is daarover steeds geïnformeerd in voortgangsrapportages, raadsbrieven en uitvoeringsprogramma’s. Keldereigenaren zijn geïnformeerd, onder meer in een bijeenkomst van de vereniging DUW in oktober 2023, tijdens de informatiebijeenkomsten over de kostenregeling in maart en mei 2024 in nieuwsbrieven en met informatie op de website van de gemeente.

De afgelopen periode zijn samen met keldereigenaren uitgangspunten voor de kostenverdeling en samenwerking tot stand gekomen, onder leiding van een onafhankelijke procesbegeleider. Mede op basis hiervan zijn de varianten ‘bewijsvermoeden’ en ‘technisch expert-oordeel’ voor de kostenverdeling uitgewerkt.

7. Een aantal keldereigenaren stelt vragen over het vervolgproces.

De gemeenteraad neemt naar verwachting in december 2024 een besluit over de uitgangspunten voor samenwerking, de kostenregeling en het ontzorgen van keldereigenaren in het complexe opdrachtgeverschap voor het herstel van kelders in het wervengebied. Daarna worden de uitgangspunten samen met keldereigenaren uitgewerkt. Dit traject wordt vormgegeven in samenspraak met vereniging De Utrechtse Werfkelders, op basis van het kompas van zeggenschap, in de in juni 2024 door de raad vastgestelde beleidsnota Samen Stad Maken.
Bij het uitwerken van de uitgangspunten wordt onder meer gekeken naar:

- De kostenverdeling: subsidie of een vaste eigen bijdrage. Daarbij wordt ook meegenomen of, wanneer en hoe uitzonderingen worden gemaakt op de eigen bijdrage van de keldereigenaar, bijvoorbeeld als zonder onderzoek vooraf duidelijk is dat de schade door de gemeente is veroorzaakt.
- De samenwerking: de vorm waarin we samenwerkingsafspraken maken, bijvoorbeeld in samenwerkingsovereenkomsten of stichting.
- Het schaalniveau van de samenwerkingsafspraken: per project, rak of het hele wervengebied.

- Het ontzorgen: worden gemeente en keldereigenaren gezamenlijk opdrachtgever, of dragen de keldereigenaren het opdrachtgeverschap over aan de gemeente? Dat laatste is zeker een optie als daardoor het kelderherstel voor zowel de keldereigenaren als de gemeente goedkoper en sneller kan als gevolg van lagere proces- en uitvoeringskosten, gelijktijdig aanbesteden aan één aannemer, professioneler opdrachtgeverschap en standaardisatie van de werkwijze. Dergelijke randvoorwaarden zijn ook deel van de uitwerking.

Het college is voornemens om hierover een besluit te nemen in het tweede kwartaal van 2025.

Andersson Elffers Felix

Herstel van historie

De Utrechtse aanpak voor herstel van de werfkelders tegen het licht

Eindrapport

/Andersson Elffers Felix

Datum

22 februari 2024

Opdrachtgever

Gemeente Utrecht

Auteur

David Schelfhout (d.schelfhout@aef.nl)

Referentie

UG101

Foto’s en illustraties

Fred Romero (CC BY 2.0 DEED-licentie)

bezoekadres Maliebaan 16 3581 CN Utrecht telefoon +31 30 236 30 30
postadres Postbus 85198 3508 AD Utrecht website www.aef.nl

/Andersson Elffers Felix

Inhoud

Samenvatting 4

/ 1 Inleiding 6

/ 2 Achtergrond: uitdagingen bij herstel 8
2.1 Groningen en Limburg als vergelijkingsmateriaal 8
2.2 Vergelijkbare opgaves, met onderlinge verschillen 10
2.3 Uitdagingen bij herstel 11

/ 3 Lessen uit Groningen en Limburg 13
1) Een knellend (wettelijk) kader 13
2) Teveel op het bordje van de burger 15
3) Verwachtingsmanagement schiet tekort 15
4) De overheid komt tegenover de burger te staan 16

/ 4 Analyse: de Utrechtse aanpak tegen het licht 18
1) Het (juridisch) kader: gericht op herstel 18
2) Verantwoordelijkheden voor de keldereigenaar 22
3) Verwachtingsmanagement door de gemeente 29
4) Overheid naast of tegenover de burger? 30

/ 5 Conclusies en aanbevelingen 31

Samenvatting

De gemeente Utrecht zet in op het herstel van het historische wervengebied
De gemeente Utrecht is een programma voor herstel van de werven gestart. Een belangrijk deel van de aanpak is het herstel van de schade aan de historische werfkelders, die voor een groot deel in handen van particuliere eigenaren zijn. Dit is een uitdagende en complexe opgave: technisch en bouwkundig, maar ook vanwege de complexe eigendomsverhoudingen in het wervengebied. Daar komt nog bij dat het herstel van het wervengebied zich afspeelt tegen de achtergrond van een gebrek aan vertrouwen van bewoners en keldereigenaren in de gemeente. Een oorzaak daarvan is dat de gemeente Utrecht zijn 'burenplicht' in het wervengebied in het verleden onvoldoende heeft ingevuld.

De gemeente heeft AEF gevraagd om de aanpak voor het wervengebied te analyseren
De gemeente heeft AEF verzocht om de aanpak voor herstel van schade aan de werfkelders te analyseren op basis van geleerde lessen uit andere recente trajecten waarin de overheid schade moest herstellen of compenseren. We zoomen daarbij met name in op de afhandeling van schade als gevolg van Groningse gaswinning en overstromingen in Zuid-Limburg in 2021. Het doel daarvan is om te leren van de knelpunten en ervaringen in andere hersteloperaties, en zo valkuilen uit deze operaties in Utrecht te vermijden. We hebben deze analyse uitgevoerd door documenten te bestuderen en gesprekken te voeren met kernspelers rond de aanpak, waaronder 9 keldereigenaren.

We constateren dat het inrichten van hersteloperaties gepaard gaat met forse uitdagingen
Het vormgeven van herstel is een evenwichtsoefening. We beschrijven het inrichten van een hersteltraject ten eerste als een *trilemma* tussen drie waarden die op gespannen voet met elkaar staan: eenvoud, gelijkheid en maatwerk. Alle drie zijn belangrijk, maar het is praktisch onmogelijk om in alle drie tegelijk te voorzien. Vaak beginnen hersteloperaties met het voornemen om herstel zo eenvoudig mogelijk in te richten. Er ontstaat vervolgens echter een dynamiek om te zorgen voor (meer) maatwerk voor gedupeerden. Dat leidt echter ook tot verschillen (bijvoorbeeld in de hoogte van schadevergoedingen), die op hun beurt weer voor onrust kunnen zorgen. Een tweede grote uitdaging bij het vormgeven van herstel is de spanning tussen over- en ondercompensatie van gedupeerden: waarbij aanvankelijke ondercompensatie soms door kan slaan in overcompensatie.

We houden de Utrechtse aanpak tegen het licht aan de hand van vier geleerde lessen
Om te bekijken of de aanpak in Utrecht erin slaagt om valkuilen uit andere hersteloperaties te vermijden, lopen we in dit rapport vier lessen uit 'Groningen' en 'Limburg' langs. Die vier lessen zijn:

- Er was sprake van een knellend wettelijk kader dat onvoldoende aansloot op de problemen van gedupeerden
- In het proces van schadeafhandeling werd er te veel verwacht van de burger
- Het verwachtingsmanagement door de overheid schoot tekort
- De overheid wilde in schadeherstel 'naast' de burger gaan staan, maar belande uiteindelijk *tegenover* de burger

De Utrechtse aanpak kent qua vormgeving duidelijk een andere benadering
We concluderen dat de Utrechtse aanpak voor herstel qua vorm duidelijk verschilt van die van recente hersteloperaties. Vooral valt op dat de inrichting van de systematiek in Utrecht inzet op het herstel van erfgoed, in plaats van op schadevergoeding focust. De aanpak heeft daarmee een toekomstgericht karakter, streeft naar het vermijden van (slepende) discussies over aansprakelijkheid, en kent een pragmatische benadering voor kostenverdeling. Die ingrediënten samen tellen op tot een aanpak die het bereiken van het doel (herstel van erfgoed) centraal stelt, in een productieve samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren. Wij zijn positief over deze inrichtingskeuzes.

We schatten in dat alleen te hoge verwachtingen van de burger in Utrecht een knelpunt zijn
Van de vier lessen uit andere hersteloperaties vormt, voor zover wij op dit moment kunnen inschatten, alleen de tweede les een aandachtspunt voor de Utrechtse aanpak. Uit de gesprekken met eigenaren en andere betrokkenen komt naar voren dat er vooral zorgen bestaan over de verdeling van verantwoordelijkheden en risico's tussen eigenaren en de gemeente. Dat de rol van opdrachtgever voor herstel bij de eigenaar ligt leidt er voor sommige eigenaren toe dat onzekerheden en risico's onevenredig bij de eigenaar komen te liggen. Ook lijkt deze rol van opdrachtgever voor veel individuele eigenaren te veeleisend, omdat dit intensieve betrokkenheid vraagt bij het herstelproces, er overzicht over een complex geheel van belangen en afhankelijkheden nodig is, en er bij verrassingen lastige afwegingen moeten worden gemaakt die om specifieke kennis vragen. Uit de gesprekken komt ten slotte ook naar voren dat sommige eigenaren het (doorlopen van het) hertelproces nog als complex ervaren, en ervaren dat de gemeente er nog niet voldoende in slaagt eigenaren hierin te ondersteunen. Ze hebben behoefte aan meer structuur en overzicht in dit proces.

Op basis van onze analyse doen we zes aanbevelingen voor versterking van de herstelaanpak
De bovenstaande analyse leidt tot aanbevelingen over drie kernthema's voor de herstelaanpak:
1. De definitieve subsidieregeling en de kostenverdeling daarbinnen
2. De ontzorging van keldereigenaren bij herstel
3. De aansturing en inrichting van de herstelaanpak in het algemeen

Voor het eerste thema, de vormgeving van **definitieve subsidiregeling**, bevelen we aan:
- Neem behalve de twee eerder vastgestelde varianten voor de kostenverdeling ('bewijsvermoeden' en 'kostenexpert') ook de huidige, pragmatische en herstelgerichte, systematiek voor kostenverdeling uit de tijdelijke regeling mee als optie in de besluitvorming over de definitieve regeling. Onze inschatting is dat deze variant het meest ondersteunend is aan de belangrijkste doelen van het programma: behoud van erfgoed en herstel van vertrouwen. Bij de andere twee varianten zien we veel sterkere risico's op verdere juridisering en verslechterende verhoudingen.
- Kies voor een regeling waarbinnen publiek geld zoveel mogelijk ten goede komt aan herstel. Ook dit pleit in onze ogen voor de huidige variant voor kostenverdeling, waarin kosten voor technische experts en juristen zoveel mogelijk worden voorkomen.

Voor het tweede thema, de **ontzorging van keldereigenaren**, bevelen we aan:
- Werk in de uitvoering van herstelprojecten met vaste directievoerders die verantwoordelijk zijn voor de aansturing van herstelwerkzaamheden aan kelders. Zij zijn in staat om eigenaren terzijde te staan bij het doorhakken van knopen die zich voordoen bij het herstel van kelders en te fungeren als schakel naar de uitvoerende partijen. Zo kan de gemeente keldereigenaren verder ontzorgen en nog beter invulling geven aan de gezamenlijke verantwoordelijkheid van eigenaren én gemeente voor het herstel van de kelders.
- Maak het herstelproces voor eigenaren voorspelbaarder en gestructureerder en zorg voor betere ondersteuning van eigenaren hierbinnen. Maak daarvoor ook aan de start van een hersteltraject heldere afspraken met eigenaren over de rol- en taakverdeling tussen hen en de gemeente.

Voor het derde thema, de **aansturing en inrichting van de herstelaanpak**, bevelen we aan:
- Streef op termijn naar het versterken van de regie van de gemeente op het herstel, onder meer door een meer gecoördineerde aanpak per rak of straat, met een centrale programmering in overleg met nutsbedrijven. Zo kan meer verbinding worden gezocht met andere grote opgaven die er liggen in het wervengebied, en kan de gemeente zorgen voor overkoepelende afstemming met nutsbedrijven. Ook wordt de aanpak er uitvoerbaarder en beheersbaarder van.
- Ga na of verdere versimpeling van de herstelaanpak mogelijk is. In een pilot kan worden verkend of de huidige aanpak, die soms nog als complex wordt ervaren, verder kan worden vereenvoudigd, bijvoorbeeld door ook een meer gestandaardiseerde werkwijze aan te bieden.

/ 1 Inleiding

De gemeente Utrecht wil het historische wervengebied behouden voor de toekomst
Utrecht zet met het Programma Wervengebied in op het behoud voor de toekomst van het unieke erfgoed in het wervengebied. Dat is geen eenvoudige opgave. In de loop der jaren zijn vele soorten schade ontstaan aan de wal-, werf- en kluismuren en kelders in het wervengebied. Het in goede staat behouden van de werven vraagt om herstel van deze schade en om maatregelen om toekomstige schade te voorkomen. De gemeente heeft daarom een programma voor herstel van de werven gestart. Daaronder valt een brede waaier aan maatregelen om te werken aan behoud van de werven. Dat gaat deels om de gemeentelijke eigendommen in het gebied, maar een belangrijk deel van de aanpak is ook het herstel van de schade aan particuliere eigendommen, met name de werfkelders.

Het herstel van het wervengebied is een uitdagende en complexe opgave
Het herstellen van de schade aan de werven is een forse uitdaging, om meerdere redenen. Zo is het herstellen van eeuwenoude bouwwerken een technisch lastige opgave: hoe kan dit historisch erfgoed deugdelijk worden herstel, met een goede balans tussen enerzijds het erfgoedperspectief en anderzijds hedendaagse bouwkundige eisen? Ook kenmerkt het wervengebied zich door een zeer complex geheel van eigendomsrelaties en daarmee verbonden verantwoordelijkheden: in het wervengebied is sprake van 'in elkaar overlopende eigendommen', waarbij huizenbezitters eigenaar zijn van de met hun huis verbonden werfkelders, maar deze kelders zich in een gemeentelijk perceel, onder de openbare weg, bevinden en de muur die aan de kelders grenst weer gemeentelijk eigendom is.

Ook is er sprake van een gebrek aan vertrouwen in de gemeente onder keldereigenaren
Een derde complicerende factor is dat het herstel van het wervengebied zich afspeelt tegen de achtergrond van een jarenlange voorgeschiedenis. Die voorgeschiedenis kenmerkt zich vooral door wat door de Commissie van Wijzen Wervengebied "De vergeten burenplicht" is genoemd.[1] De gemeente heeft zich volgens de Commissie van Wijzen jarenlang geen goede buur van de keldereigenaren in het gebied getoond, vooral door een afhoudende, niet-responsieve opstelling bij meldingen over schade aan kelders, en door een gebrekkige handhaving van het verbod op zwaar verkeer over de grachten. Dat heeft geleid tot gebrek aan vertrouwen van bewoners in de gemeente.

De gemeente Utrecht heeft gevraagd om de aanpak voor het wervengebied te analyseren
De gemeente Utrecht heeft Andersson Elffers Felix (AEF), bureau voor maatschappelijke vraagstukken, gevraagd om de inrichting van de Utrechtse aanpak te analyseren, met een focus op het herstel van schades aan particuliere eigendommen (de werfkelders). De gemeente heeft ons verzocht om geleerde lessen uit andere schadehersteltrajecten te betrekken in deze analyse, zoals de afhandeling van schade van de door gaswinning veroorzaakte aardbevingen in Groningen en de afhandeling van schade door overstromingen en hevige regenval in 2021 in Limburg, die AEF beide eerder onderzocht.

De gemeente wil leren van de knelpunten en ervaringen in andere hersteloperaties, en staat open voor reflectie, met als doel om haar aanpak zo effectief mogelijk in te richten en valkuilen uit andere hersteloperaties te vermijden. Lessen uit dit onderzoek kunnen worden benut bij het vormgeven van een definitieve subsidieregeling – ten tijde van dit onderzoek liep een tijdelijke regeling.

[1] Commissie van Wijzen Wervengebied (2021). *De vergeten burenplicht*. Eindrapport, hier te raadplegen.

De gemeente heeft ons de volgende **onderzoeksvragen** meegegeven:

1. Hoe verschillen structuur, aanpak en kaders van het programma wervengebied (en de tijdelijke subsidieregeling voor kelderherstel) van die van andere schadehersteloperaties?
2. Wat zijn de belangrijkste knelpunten die zich hebben voorgedaan in andere schadehersteloperaties?
3. Gegeven de antwoorden op vraag 1 en 2: wat is het risico dat de Utrechtse herstelaanpak ook met deze knelpunten geconfronteerd zal worden?
4. Welke aanbevelingen kunnen worden geformuleerd op basis van deze analyse, en zijn er nog andere lessen te trekken voor het programma wervengebied?

Onderzoeksverantwoording

Voor deze analyse hebben we de volgende activiteiten ondernomen:

- Een uitgebreide **documentanalyse** van relevante documenten die inzicht bieden in de aanpak van de gemeente en de achtergrond daarvan (zoals het programmaplan, voortgangsrapportages, de subsidieregeling, onderzoeksrapporten over schadeoorzaken en het rapport van de Commissie van Wijzen);
- **Interviews met 26 kernspelers** rondom de herstelaanpak:
  - Betrokkenen binnen de gemeente (o.a. programmadirecteur, jurist, omgevingsmanagers)
  - 9 keldereigenaren die zich (in diverse stadia) in het proces van herstel van hun kelder bevinden
  - De onafhankelijke wervenmeester
  - Externe betrokkenen (o.a. aannemers, deskundigenbureaus, constructeurs, nutsbedrijven)

Een concept-versie van dit rapport is voorgelegd aan de gemeente Utrecht voor wederhoor. Op een aantal punten in hoofdstuk 4 heeft de gemeente gereageerd op de eerste ervaringen van keldereigenaren met kelderherstel. Deze reacties zijn in kaders opgenomen.

Leeswijzer

In dit stuk bekijken we de aanpak van de gemeente Utrecht voor herstel van de werfkelders. Dat doen we aan de hand van lessen die we hebben opgedaan bij twee andere grote dossiers waarin de overheid schade moest afhandelen: de Groningse gaswinning en de Limburgse watersnood in 2021.

Dat doen we als volgt:

- In **hoofdstuk 2** introduceren we de twee casussen die we gebruiken om de Utrechtse herstelaanpak beter te begrijpen. We deden naar beide casussen eerder onderzoek.[2] Ook schetsen we een aantal bredere uitdagingen bij het inrichten van herstel door de overheid.
- **Hoofdstuk 3** beschrijft de voor Utrecht relevante lessen die uit de hersteloperaties in Groningen en Limburg te trekken zijn.
- In **hoofdstuk 4** houden we aan de hand van deze lessen de Utrechtse aanpak tegen het licht, op basis van een analyse van de inrichting van de aanpak en de eerste praktijkervaringen daarmee.
- Tot slot trekken we in **hoofdstuk 5** conclusies en formuleren we aanbevelingen voor het vervolg van de herstelaanpak voor de werfkelders.

[2] Zie het onderzoeksrapport van de evaluatie van de Tijdelijke wet Groningen door AEF en de Universiteit Utrecht, en de procesevaluatie door AEF van de toepassing van de Wet tegemoetkoming schade bij rampen (Wts) op de Limburgse watersnood.

/ 2 Achtergrond: uitdagingen bij herstel

2.1 Groningen en Limburg als vergelijkingsmateriaal

Casus: Gaswinning in Groningen
De Groningse gaswinning zorgt al lange tijd voor fysieke schade aan gebouwen in het gaswinningsgebied. Aanvankelijk moesten gedupeerden naar de exploitant stappen om schadevergoeding te eisen: de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM). Dat gebeurde op basis van het reguliere aansprakelijkheidsrecht: gedupeerden moesten de NAM aansprakelijk stellen en naar de rechter stappen om schadevergoeding te kunnen vorderen.

Er waren in de kern twee grote bezwaren tegen deze manier van schadeafhandeling. Als eerste was het voor gedupeerden erg moeilijk om te bewijzen dat de schade aan hun woning het gevolg was van gaswinning. In het aansprakelijkheidsrecht is het aan de benadeelde partij om dit te bewijzen. Ten tweede ervaarden gedupeerden een groot verschil in machtspositie tussen hen en de NAM, dat als groot en kapitaalkrachtig bedrijf veel meer mogelijkheden had om in de rechtszaal goed voor de dag te komen.

De kritiek op dit systeem zwol dan ook snel aan. Na de zware aardbeving bij Huizinge in 2012, die veel schadegevallen met zich meebracht, zag de NAM zich genoodzaakt om een handreiking te doen en de schadeafhandeling deels ‘op afstand’ te plaatsen. Daarvoor werd in 2014 het CVW, het Centrum voor Veilig Wonen, opgericht: een stichting die los stond van de NAM.

Toch liep de schadeafhandeling ook binnen dit construct volledig vast, omdat veel gedupeerden ook bij het CVW nul op het rekest kregen. Daarom koos het kabinet er in 2018 voor om de schadeafhandeling onder publieke regie te brengen, en werd het huidige systeem opgetuigd waarin eerst de Tijdelijke Commissie Mijnbouwschade Groningen (TCMG) verantwoordelijk werd voor schadeafhandeling. De TCMG werd opgevolgd door een permanente organisatie: het Instituut Mijnbouwschade Groningen (IMG), dat werkt op grond van de Tijdelijke wet Groningen (TwG).

De schadeafhandeling door het IMG rust op een paar pijlers, die in de TwG zijn vastgelegd:
- Het IMG is een zelfstandig bestuursorgaan, dat onafhankelijk van het Rijk en de NAM de aardbevingsschade afhandelt. Juist door schadevergoeding onafhankelijk van de exploitant en op afstand van de staat te organiseren moet de gedupeerden recht worden gedaan.
- Het IMG handelt binnen een bestuursrechtelijk kader: het werkt in lijn met de Algemene wet bestuursrecht, inclusief alle rechtsbescherming die daaruit voortvloeit voor burgers.
- Tegelijkertijd vindt, ten derde, de inhoudelijke beoordeling van aanvragen, plaats volgens de regels van het civiele aansprakelijkheidsrecht. Dit brengt in de praktijk veel problemen met zich mee (zie verderop).
- Een laatste belangrijk uitgangspunt (zie ook hierboven) is dat in de gaswinningsregio het zogenaamde *bewijsvermoeden* van kracht is, waardoor gedupeerden niet langer hoeven te bewijzen dat de schade aan hun huis het gevolg is van gaswinning. De exploitant moet daarentegen bewijzen dat er een *andere* oorzaak is voor schade. In de praktijk ligt deze taak bij het IMG, omdat de exploitant buitenspel is gezet. Ook dit zorgt voor grote problemen.

Casus: Watersnood in Limburg[3]
Tussen 13 en 20 juli 2021 leidden overstromingen en extreme regenval in Nederland, Duitsland en België tot vele gedupeerden, hoge kosten en omvangrijke schade. In de nasleep van deze watersnood in Limburg was er veel aandacht voor de geleden schade. Landelijke politici zoals de Minister-president en ook het Koninklijk paar bezochten het getroffen gebied. Daar spraken zij steunbetuigingen uit. De Minister-president stelde daarbij onomwonden: "We zullen Limburg niet in de steek laten."

Op 15 juli verklaarde het kabinet Limburg formeel tot rampgebied. Het Rijk ging vervolgens samen met provincies, gemeenten, en andere betrokken partijen aan de slag om gedupeerden in Limburg zo snel als mogelijk tegemoet te komen. Daartoe zette het kabinet de Wet tegemoetkoming schade bij rampen (Wts) in. Er werd een regeling ontworpen op basis van deze wet.

Gedupeerden van de watersnood konden op grond van deze regeling bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) een aanvraag voor tegemoetkoming in hun schade indienen. Om voor tegemoetkoming in aanmerking te komen, schrijft de Wts voor dat schade "niet redelijkerwijs verzekerbaar, verhaalbaar of vermijdbaar" moet zijn.

Deze eis, en dan vooral de eis dat gedupeerden alleen een beroep op de Wts kunnen doen voor 'niet redelijkerwijs verzekerbare' schade vormde de basis voor het ongenoegen dat tot op de dag van vandaag de boventoon voert in de publieke opinie over de schadeafhandeling in Limburg. Zo pakte Dagblad de Limburger in 2023 uit met een groot project over 'De Waterschuld' waarvan 2 jaar na de ramp nog steeds sprake zou zijn: "Woede, frustratie en het gevoel vergeten te zijn door de overheid. Ruim twee jaar nadat een enorme hoeveelheid water Limburg in crisis bracht, worstelt een deel van de inwoners nog altijd met de gevolgen."[4]

In ons rapport over de afhandeling van de waterschade trokken we de conclusie dat de Wts niet het juiste wettelijke kader vormde om de problemen in het rampgebied aan te pakken. Omdat het kader nauwelijks ruimte bood, maar er tegelijkertijd de (politieke) wens bestond om zo ruimhartig mogelijk tegemoet te komen aan geleden schade, werden er in de nasleep van de ramp verschillende additionele, eenmalige regelingen opgesteld om een tegemoetkoming te bieden voor schade die niet viel binnen de wettelijke kaders van de Wts.

Deze reparatieacties druisten dus in tegen de bedoeling van de Wts (alleen niet-verzekerbare schade vergoeden). De schadeafhandeling werd daarmee een proces van het 'plakken van pleisters' op een regeling die eigenlijk niet goed paste op het probleem. De energie die daarin ging zitten, had, zo concludeerden wij, beter gestoken kunnen worden in het ontwerpen van een regeling die aansloot bij de daadwerkelijke problemen en behoeften in het (zwaarst) getroffen gebied. Dat sluit aan bij een conclusie die ook de Nationale Ombudsman trok, dat er bij het opzetten van hersteltrajecten door de overheid doorgaans te weinig aandacht is voor het onderzoeken van en inspelen op de behoeften van gedupeerden.[5]

[3] Deze tekst is deels gebaseerd op het artikel "Compensatie 'verzekerd' bij rampschade: het perspectief van gedupeerden", van R. Rijnhout, C. van Helmond en D. Schelfhout in het tijdschrift Aansprakelijkheid, Verzekering & Schade (December 2023).
[4] https://www.limburger.nl/dewaterschuld
[5] https://www.nationaleombudsman.nl/publicaties/onderzoeken/herstel-bieden-een-vak-apart

2.2 Vergelijkbare opgaves, met onderlinge verschillen

Overeenkomsten tussen Utrecht, Groningen en Limburg

Als we naar de twee hersteloperaties hierboven kijken en die vergelijken met de opgave in het Utrechtse wervengebied, dan valt als eerste een aantal overeenkomsten op.

In alle drie de casussen gaat het om het: 1) compenseren of herstellen van schade 2) aan particuliere eigendommen 3) door de overheid. En dat alles vindt plaats in een context van geschaad vertrouwen. Een belangrijke overeenkomst tussen Groningen en Utrecht is dat de overheid een rol heeft gespeeld bij het veroorzaken van schade, en daarom ook het herstel van die schade op zich neemt. In zowel Groningen als Utrecht is de overheid weliswaar niet ondubbelzinnig primair verantwoordelijk voor het ontstaan van die schade (al verschillen daarover de meningen), maar heeft de overheid op zijn minst steken laten vallen bij het voorkomen van (het verergeren van) schade, of heeft deze zijn zorgplicht veronachtzaamd. Om die reden ziet de overheid een (morele) verplichting om schade te vergoeden. De bevindingen van de parlementaire enquête over de Groningse gaswinning en die van de Commissie van Wijzen voor het Wervengebied (CvWW) lijken in die zin op elkaar: in de Groningse casus wordt gesproken over 'een ereschuld', en een overheid die wegkeek en geen aandacht had voor het welzijn van de Groningers; voor Utrecht heeft de CvWW het over 'de vergeten burenplicht'.[6]

Verschillen tussen de drie operaties

De Utrechtse opgave verschilt op onderdelen ook van de twee andere dossiers. Zo compenseerde de overheid in Limburg schade om een andere redenen dan in Groningen en Utrecht: dat deed zij niet als (mede)verantwoordelijke voor het ontstaan van schade, maar op grond van de Wet tegemoetkoming schade bij rampen (Wts), die beoogt om een financieel vangnet te bieden voor gedupeerden van (natuur)rampen.

Een tweede verschil gaat over de doelstelling die de overheid heeft met het schadeherstel. In Groningen en Limburg gaat het primair om de vergoeding van (of tegemoetkoming in) schade in individuele gevallen. In Utrecht is het doel van het schadeherstel anders: daar is behoud van historisch erfgoed een belangrijk achterliggend publiek belang. Daarom streeft de gemeente naar een integrale aanpak voor herstel van een volledig gebied in de binnenstad – dat is verstrekkender dan het herstellen van schade aan individuele eigendommen.[7]

Een laatste aspect dat de Utrechtse hersteloperatie onderscheidt van zijn twee evenknieën is het unieke karakter van het wervengebied. In elk geval twee aspecten maken herstel extra uitdagend: het historische karakter van het gebied en de te herstellen eigendommen daarbinnen. 'Niets is wat het lijkt' in het wervengebied, door alle verborgen historie in en rond de werfkelders en de erfgoedvraagstukken die dat oplevert. Ten tweede brengt de grote verwevenheid in eigendomsrelaties waarvan sprake is in het wervengebied veel complexiteit met zich mee. Bij alle werfkelders is sprake van 'in elkaar overlopende eigendommen' tussen keldereigenaren en de gemeente. Dat leverde in het verleden discussie op over de hieraan verbonden rechten en plichten van de gemeente en particuliere eigenaren. Het rapport van de CvWW heeft al de nodige verheldering hierin aangebracht, maar kan niet voorkomen dat er zo nu en dan nog verschillende beelden bestaan tussen gemeente en eigenaren over wie waarvoor verantwoordelijk is bij herstel.

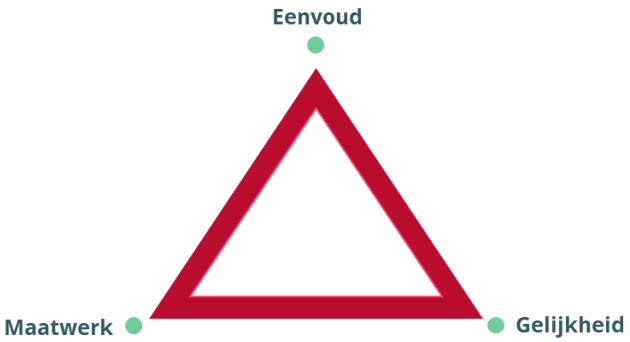
[6] Zie hier voor het volledige rapport van de CvWW ("De vergeten burenplicht", 1 maart 2021).
[7] De achterliggende doelstellingen van de hersteloperaties vertonen overigens wel ook een overeenkomst: in meer of mindere mate zijn ze ook bedoeld om het vertrouwen in de overheid te herstellen.

2.3 Uitdagingen bij herstel

Het herstel van schade door de overheid gaat vaak niet zoals gehoopt. Bij verschillende recente schadeherstelopera ties gaan vergelijkbare dingen mis: denk bijvoorbeeld aan het herstel van de kinderopvangtoeslagenaffaire, waarin inmiddels 1500 mensen werken bij de Uitvoeringsorganisatie Herstel Toeslagen (UHT), maar deze er nog niet in slaagt om aanvragen tijdig af te handelen.[8]

Het herstel-trilemma

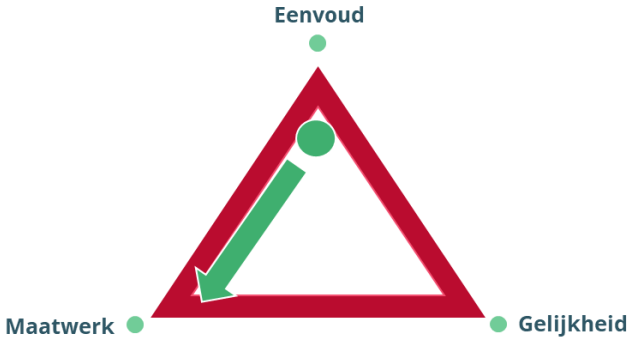
Bij het vormgeven van herstel herkennen we een trilemma. Een trilemma kenmerkt zich door het feit dat er van de drie hoekpunten altijd maar aan twee voldaan kan worden. Het centrale trilemma voor schadeherstel hebben we in de figuur hiernaast gevat.



Deze figuur impliceert dat:

- een regeling die **eenvoudig** van opzet is, voor een **gelijke** behandeling kan zorgen. In een eenvoudige schaderegeling wordt vaak gewerkt met standaardbedragen waardoor iedereen hetzelfde krijgt. Zo'n soort regeling leidt dus tot gelijke behandeling van (soms) ongelijke gevallen. **Maatwerk is niet mogelijk** in zo'n eenvoudige regeling.
- een regeling die inzet op **maatwerk** ook voor **gelijkheid** kan zorgen, maar op een andere manier. Bij maatwerk worden ongelijke gevallen ongelijk behandeld, met als doel dat de resultaten zorgen voor gelijkheid. Vaak gaat dit om herstel van de *werkelijke schade* die gedupeerden hebben geleden. Die wordt in een maatwerktraject exact vastgesteld, waarna gedupeerden kunnen worden gecompenseerd. Dit is een veel bewerkelijker (uitvoerings)proces, waardoor er **geen sprake is van eenvoud**.

Een regeling die zowel maatwerk als een zoveel mogelijk gelijke behandeling biedt, kan dus niet tegelijk eenvoudig blijven. Dat is precies de dynamiek die in veel herstelopera ties herkenbaar is. Vaak wordt er begonnen met het voornemen om een eenvoudige regeling op te zetten, maar bijna altijd loopt dit na verloop van tijd uit op een veel complexere regeling. Dit is hiernaast gevisualiseerd.



Hierin speelt een grote rol dat in de taakopvatting van de overheid het gelijk behandelen van gedupeerden vaak centraal staat, en er daarnaast regelmatig een maatschappelijke en politieke dynamiek op gang komt waarin het bestaan van verschillen als onwenselijk wordt beschouwd. Een voorbeeld daarvan is de maatschappelijke verontwaardiging rondom verschillen in de hoogte van schadevergoedingen in Groningen.[9]

Deze dynamiek leidt in de praktijk vaak tot protocollisering en juridisering: de overheid ziet zich genoodzaakt om steeds preciezer voor te schrijven aan welke voorwaarden moet zijn voldaan

[8] Zie bijvoorbeeld het rapport 'Herstel bieden, een vak apart' van De Nationale Ombudsman, de oratie van prof. dr. J.E. van den Brink (2023), *De Compensatiemaatschappij*, en het proefschrift van dr. Georgina Kuipers, *Beschadigd vertrouwen* (2021).
[9] Zie artikelen als Vergelijkbare bevingsschades ongelijk beoordeeld: 'Dit is niet aanvaardbaar' - RTV Noord

voordat er sprake kan zijn van schadevergoeding, hoe verschillende situaties moeten worden beoordeeld en welke normbedragen er voor verschillende schades worden gehanteerd. Dat is goed te begrijpen vanuit het voornemen om niet-uitlegbare verschillen te voorkomen, maar het heeft ook een aantal (grote) negatieve gevolgen. Zo wordt de regeling steeds complexer en minder goed uitvoerbaar, moeten gedupeerden steeds langer wachten op een besluit op hun aanvraag[10] en rijzen de uitvoeringskosten de pan uit.

Illustratie: uitvoeringskosten voor herstel

De uitvoeringskosten van het IMG voor afhandeling van de Groningse aardbevingsschade liggen hoog. Dit komt vooral door de (zeer) hoge kosten voor schade-experts. Voor de afhandeling van schade aan gebouwen in 2021 werden voor iedere euro uitgekeerde schadevergoeding 74 eurocent aan uitvoeringskosten gemaakt. De uitvoeringskosten van het IMG voor andere regelingen, die minder arbeidsintensieve inzet van schade-expertise vragen, liggen een stuk lager. Voor bijvoorbeeld de regeling vergoeding waardedaling bedragen de uitvoeringskosten per uitgekeerde 7 eurocent.[11]

De uitvoeringskosten voor de Wts in Limburg waren € 3.860 per toegekende aanvraag. Afgezet tegen de gemiddelde tegemoetkoming voor particulieren (€ 7.000) zijn de uitvoeringkosten per toegekende aanvraag daarmee € 0,55 per uitgekeerde euro. Ook hier bestaan uitvoeringskosten voor een groot deel uit inhuur van schade-experts (ca. € 3,5 miljoen, bijna de helft van de totale uitvoeringskosten).[12]

Andere uitdagingen bij herstel: onder- of overcompensatie en betwiste kennis

Naast het herstel-trilemma zijn er andere uitdagingen die vaker terugkomen in het vormgeven van hersteloperaties. Een eerste grote uitdaging is de spanning tussen de vaak gewenste 'ruimhartigheid' van compensatie enerzijds en de verantwoorde besteding van publieke middelen anderzijds. Hoewel aan de ene kant er vaak de wil is om gedupeerden goed te helpen, moet de besteding van publieke middelen – die ook voor andere publieke belangen hadden kunnen worden aangewend – goed uit te leggen zijn. Heel scherp gesteld is er hier sprake van een keuze tussen twee kwaden: kiest de overheid voor het gevaar van over- of juist ondercompensatie? Bijvoorbeeld voor de kinderopvang-toeslagenaffaire en de Groningse gaswinning is al regelmatig betoogd dat de aanvankelijke tekort-schietende compensatie inmiddels is doorgeslagen in een voorbeeld van overcompensatie.[13]

Een laatste grote uitdaging die in nagenoeg iedere hersteloperatie herkenbaar is, is het omgaan met beperkingen in kennis. Wat weten we over schadeoorzaken, schadepatronen en manieren om schade goed vast te kunnen stellen? Daarin is vaak niet alleen sprake van (te) weinig kennis, maar vaak ook van *betwiste* kennis: er is strijd over welke feiten waar zijn, en over welke gegevens gebruikt kunnen of moeten worden. Ook in dit opzicht is Groningen exemplarisch.[14] Daar woedt al lang een forse strijd over vragen rond bijvoorbeeld de wetenschappelijke kennis over de manier waarop gaswinning leidt tot schade, de typen schades die al dan niet het gevolg kunnen zijn van gaswinning, de manier waarop het effectgebied van bevingen zou moeten worden bepaald, en de drempel-waarden die moeten worden gehanteerd voor het koppelen van schade aan bevingen. Overheid en gedupeerden bevinden zich regelmatig tegenover elkaar in dit soort debatten.

[10] Terwijl uit onderzoek bekend is dat juist de snelheid van schadeafhandeling de belangrijkste factor is voor tevredenheid van , zie bijvoorbeeld rapport-door-schade-wijzer-gronings-perspectief-april-2020.pdf (schadedoormijnbouw.nl)
[11] AEF/UU, Evaluatie Tijdelijke wet Groningen, p. 12
[12] AEF, Evaluatie uitvoering schaderegelingen door RVO in het overstromingsgebied, mei 2023
[13] Zie Na de toeslagenaffaire is nu de compensatie-affaire in de maak (en weer wil niemand het horen) - De Correspondent en In Groningen regent het geld voor schade 'die er eigenlijk niet is' - NRC
[14] Zie bijvoorbeeld Groningen en de bevingen: hoe kennis beleid nauwelijks beter maakt | Wim Derksen

/ 3 Lessen uit Groningen en Limburg

Hierboven hebben we een aantal dilemma's geschetst die steevast om de hoek komen kijken bij het vormgeven van herstel door de overheid. Voortbouwend hierop bleek in onze onderzoeken naar hersteloperaties in Groningen en Limburg dat er ook in de praktijk van het uitvoeren van herstel duidelijke rode draden herkenbaar zijn in de manier waarop de overheid de afhandeling van schade aanpakt en de dingen die daarbij mis gaan.[15] De figuur hiernaast vat de Groningse en Limburgse knelpunten samen. We lichten deze vier rode draden hieronder toe.

Wat ging er mis in Groningen en Limburg?

1) Een knellend (wettelijk) kader

De eerste rode draad is dat het wettelijke kader dat de overheid inzet voor de vergoeding van schade tekortschiet: het sluit niet goed aan op de problematiek van gedupeerden in de praktijk. Het wettelijk kader is gestoeld op een juridische logica die soms maar weinig verband houdt met waar gedupeerden behoefte aan hebben. Dat zorgt voor allerlei uitvoeringsproblemen. Beide regelingen zijn met de beste bedoelingen opgesteld, maar zorgen onvoldoende voor een werkbare uitvoeringspraktijk die ruimte biedt om gedupeerden daadwerkelijk te helpen.

Groningen: vuistdikke schaderapporten, juridisch gesteggel en hoge uitvoeringskosten

In Groningen is het grootste struikelblok dat uit de wet volgt dat het IMG (Instituut Mijnbouwschade Groningen), het bestuursorgaan dat de schadeafhandeling regelt, voor elke scheur in een muur moet beoordelen of dit schade is die het gevolg kan zijn van gaswinning. Het IMG mag op grond van de wet namelijk alleen schades vergoeden waarvoor de NAM (Nederlandse Aardolie Maatschappij) aansprakelijk kan worden gesteld.

Het IMG is hier in zijn jaarverslag over 2021 helder over: "*Wij hebben vanuit de wetgever alleen de bevoegdheid gekregen schade te vergoeden die direct aan de bevingen en bodemdaling is toe te schrijven.*"[16] Het IMG moet om deze reden voor elke schade toetsen of het gaat om een schade die het gevolg is van gaswinning. Dat heeft een aantal gevolgen. Ten eerste leidt dit tot een zeer complex beoordelingskader voor schades,[17] vuistdikke schaderapporten, hoge uitvoeringskosten, veel bureaucratie en ook regelmatig tot juridische conflicten over welke schades in een huis nu precies wel en welke niet kunnen worden vergoed. Met de euro's die dat kost, hadden bewoners soms al lang alle schades kunnen laten repareren, ook die paar scheuren die misschien niet door gaswinning zijn veroorzaakt.

[15] De tekst van deze paragraaf is deels gebaseerd op Lessen uit schadeafhandeling in Groningen en Limburg - Platform Overheid
[16] IMG Jaarverslag 2021 (schadedoormijnbouw.nl)
[17] 20220801-beoordelingsschema-mijnbouwschade.pdf (schadedoormijnbouw.nl)

Een ander gevolg is dat het IMG niet altijd kan doen wat er nodig is om bewoners écht te helpen. Het IMG mag wel vergoeding uitkeren voor scheuren (zelfs meermaals, als ze terugkeren), maar kan niet betalen voor het verstevigen van de fundering om toekomstige scheuren te voorkomen – zélfs al zou dat goedkoper zijn. De bestuursvoorzitter IMG zei hierover in 2022:

> *"We pleiten waar we maar kunnen voor een ruimere bevoegdheid, een knelpuntenpot om compensatie te bieden waar we dat nu niet kunnen. Om problemen op te lossen waar we dat nu niet mogen, omdat de wetgeving dat niet toestaat. Natuurlijk wil ik ook de mevrouw of meneer die als enige in de straat niets vergoed kreeg alsnog helpen. Wij mogen dat nu niet, maar ik vind dat we dat als maatschappij wel moeten regelen."*[18]

Limburg: een regeling die geen oplossing bood voor de zwaarst gedupeerden

Ook in Limburg heeft de overheid voor een wettelijk kader gekozen dat in de praktijk voor flinke problemen zorgde. Na de overstromingen werd de Wts ingezet: de Wet tegemoetkoming schade bij rampen. Die wet heeft een heel specifiek karakter: het is een 'vangnetregeling'. Dat betekent dat de overheid op grond van de Wts alleen tegemoetkomingen uitkeert voor niet-verzekerbare schade. De gedachte daarachter is navolgbaar: de overheid keert alleen uit voor die schades waarvoor burgers en bedrijven zich niet *kunnen* verzekeren. De overheid gaat dus uit van de eigen verantwoordelijkheid van burgers en bedrijven, en biedt een vangnet voor mensen die met overmacht te maken hebben.

Op papier is dit principe goed te verdedigen, maar het grote probleem in Limburg was dat in het zwaarst getroffen gebied, rondom Valkenburg, de meeste schades wél verzekerbaar waren. Kort gezegd: je kunt je niet verzekeren tegen de overstroming van de Maas of de Rijn, maar je kunt je wel verzekeren tegen schade die het gevolg is van het overstromen van riviertjes zoals de Gulp en Geul. Maar: veel mensen hadden die verzekering niet. Daardoor vielen veel gedupeerden in het zwaarst getroffen gebied buiten de boot: ze hadden geen verzekering en kregen ook bij de overheid nul op het rekest, want die had gekozen voor een regeling die alleen uitkeert bij schades die niet te verzekeren waren.

Schrijnende situaties

De Wts komt alleen in beeld voor situaties waarin gedupeerden niet bij een verzekeraar terecht kunnen. Dat betekent dus ook dat gedupeerden die een kleine vergoeding van hun eigen verzekeraar ontvingen, per definitie geen beroep meer konden doen op de Wts. Zo kwam het bijvoorbeeld voor dat gedupeerden met een verzekering die vergoedde naar dagwaarde maar een paar honderd euro ontvingen als vergoeding voor het verlies van hun complete inboedel. Dat was veel te weinig om hun woning opnieuw te kunnen inrichten. De Wts bood voor hen geen soelaas, omdat het ging om verzekerbare schade.

Slotsom: juist de gedupeerden die het meest behoefte hadden aan hulp van de overheid vielen buiten de boot. Vervolgens kwamen er allerlei reparatie-acties op gang om dit op te lossen,[19] maar die druisten in tegen de bedoeling van de Wts (alleen niet-verzekerbare schade vergoeden). Dat maakte het geheel van regelingen er niet overzichtelijker op. De schadeafhandeling werd dus een proces van het plakken van pleisters op een regeling die eigenlijk niet goed paste op het probleem.

[18] Bestuursvoorzitter Bas Kortmann voorzichtig positief over 2022 (schadedoormijnbouw.nl)
[19] Zoals de coulanceregeling wateroverlast 2021, zie Staatscourant 2022, 6099 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)

De energie die daarin ging zitten, had beter gestoken kunnen worden in het ontwerpen van een regeling die aansloot bij de daadwerkelijke behoeften in het (zwaarst) getroffen gebied.

2) Teveel op het bordje van de burger

Een tweede les: we leggen te veel bij burgers. In het onderzoek in Limburg trokken we de conclusie dat de overheid te veel heeft vertrouwd op het 'doenvermogen' van burgers. Dat zit hem er vooral in dat burgers zonder hulp van de overheid hun weg moesten vinden tussen hun eigen verzekering en de schade-vergoeding door de overheid. In gesprekken met gedupeerden werd duidelijk dat zij hier mee worstelden. Het was ingewikkeld om te ontdekken voor welke schade zij bij hun verzekeraar terecht konden en met welke schadeposten zij naar de overheid moesten stappen. Ze kregen meerdere schade-experts over de vloer en moesten voor hun gevoel onder hoge tijdsdruk kostenposten inschatten, offertes voor herstel opvragen en beslissingen nemen over welke posten waar konden worden opgevoerd. Dat alles speelde zich af in de nasleep van een traumatische ervaring, die veel impact had op gedupeerden. Dit werd nog eens extra bemoeilijkt door het feit dat in de afhandeling de regels en voorwaarden regelmatig veranderden, bijvoorbeeld door de coulanceregeling en de herbeoordelingsronde door schade-experts die hierop volgde.

Ook in Groningen is veel bij de burger neergelegd. Neem bijvoorbeeld de keuze om de schade- en versterkingsoperatie bij twee verschillende overheidsorganen te beleggen: burgers moeten bij de NCG (Nationaal Coördinator Groningen) aankloppen om hun huis te laten versterken, terwijl ze bij het IMG terecht kunnen voor schadevergoeding. Dit negeert het feit dat die twee in de praktijk niet los te zien zijn van elkaar. Burgers die zowel schade hebben als in aanmerking komen voor versterking, moeten zelf beslissen hoe ze dit op elkaar afstemmen. Afstemming en regie ontbreken, waardoor de burger op zichzelf aangewezen is. En ook in Groningen hebben gedupeerden te maken met steeds wisselende voorwaarden voor schadevergoedingen, meerdere experts die over de vloer komen, en moeten ze zelf hier het overzicht in bewaren.

3) Verwachtingsmanagement schiet tekort

De communicatie van de overheid in beide schadedossiers straalde uit dat de overheid er voor de gedupeerde zou zijn. Die verwachting wordt helaas niet ingelost, en de communicatie vanuit de overheid bleek gebrekkig, waardoor gedupeerden zich in de steek gelaten voelen.

Dit is zowel in Groningen als Limburg duidelijk herkenbaar. Uit bijvoorbeeld de parlementaire enquête naar de Groningse gaswinning komt heel duidelijk het beeld naar voren dat de overheid onvoldoende aandacht heeft gehad voor de belangen van de Groningers.[20] Een van de manieren waarop zich dat heeft geuit zijn de grote hoeveelheid veranderingen in regimes, voorwaarden en procedures voor schadeafhandeling die zich in de loop der jaren hebben voorgedaan. Een belangrijk voorbeeld daarvan zijn alle veranderingen die in deze periode zijn doorgevoerd in het 'effectgebied' – het gebied waarbinnen er wordt verondersteld dat schade kan zijn ontstaan als gevolg van bodembeweging. Al deze veranderingen leiden tot

[20] Rapport parlementaire enquêtecommissie aardgaswinning Groningen | Tweede Kamer der Staten-Generaal

voortdurende stress en onzekerheid bij gedupeerden.[21] De overheid is al met al onvoldoende in staat gebleken om de verwachtingen bij gedupeerden dat zij zouden worden geholpen bij de afhandeling van hun schade in te lossen.

Ook in Limburg blijken (veel) hogere verwachtingen gewekt dan op grond van de mogelijkheden van de schaderegeling gerechtvaardigd lijkt. Al snel bleek dat de opgezette regeling, zoals we hierboven beschreven, de problemen van veel gedupeerden niet kon oplossen. Op grond daarvan kun je stellen dat de overheid zijn beloften niet nakwam, zoals de Nationale Ombudsman deed.[22] De belangrijkste reden was de eis dat alleen 'niet redelijkerwijs verzekerbare schade' in aanmerking kwam voor een tegemoetkoming. De uitspraken van landelijke politici dat getroffen Limburgers 'ruimhartig' zouden worden gecompenseerd waren niet in lijn met de beperkingen die zaten ingebakken in de Wts.

4) De overheid komt tegenover de burger te staan

De drie lessen hierboven tellen samen op tot een vierde les: de burger verwacht een overheid die naast hem staat, maar vindt uiteindelijk een overheid die tegenover hem komt te staan. Dat is met recht een tragiek van de goede bedoelingen. Het was immers echt niet wat de overheid voor ogen had bij het inrichten van de schadeafhandeling. Dat gebeurt met de beste bedoelingen, maar het blijkt in de praktijk ontzettend lastig om de schadeafhandeling zo in te richten dat burgers zich daadwerkelijk gehoord en goed geholpen voelen.

Limburg: "eerder last dan baat van de overheid"

In Limburg spraken bewindspersonen in de dagen na de ramp in Limburg stevige woorden uit. De kernboodschap was: we laten jullie niet in de steek en zullen zorgen voor ruimhartige compensatie van de geleden schade. Daarna kwam het proces op gang van het optuigen van een wettelijk kader, dat zoals onder 1) beschreven niet in staat was om de zwaarst getroffenen goed te helpen. Doordat de communicatie en de praktijk zo slecht op elkaar aansloten, verloren gedupeerden het vertrouwen in de afhandeling. Het fragment hieronder uit een column van Bjorn Oostra, hoofdredacteur van Dagblad de Limburger, verwoordt dit scherp:[23]

> (...) de ontluisterende conclusie [is] dat de overheid duizenden Limburgers in de kou heeft laten staan. Prachtige beloftes ten spijt werden zij niet gehoord. Toen niet. Nu niet. En ik vrees nooit niet. Net als de slachtoffers van de toeslagenaffaire en de Groningers die de dupe zijn van de gaswinning, hebben de Limburgers die schade ondervonden van het hoogwater eerder last dan baat van de overheid. Waar zij rekenden op een helpende hand uit Den Haag, werden ze een gekmakend bureaucratisch web ingejaagd.
>
> De kiem voor de Limburgse boosheid werd gelegd door niemand minder dan Mark Rutte. Op 16 juli 2021 probeerde hij de getroffenen gerust te stellen. Tegen het decor van een woeste Maas in Venlo beloofde hij ruimhartige compensatie. „Limburg wordt niet in de steek gelaten", zei hij. Nu, 2,5 jaar later, kan niet anders dan geconcludeerd worden dat Rutte met zijn loze belofte de pijn alleen maar erger heeft gemaakt. Waar mensen die kampen met schade aan hun woningen van de leider van het land hoorden dat ze niet in de steek zouden worden gelaten, raakten ze juist

[21] Nieuw onderzoek Gronings Perspectief: toename stress door schade en versterking in gaswinningsgebied | Nieuwsberichten | Rijksuniversiteit Groningen (rug.nl)
[22] Ombudsman: overheid komt beloften niet na (binnenlandsbestuur.nl)
[23] Column: Om de verkiezingsuitslag te begrijpen raad ik iedere... - De Limburger

verstrikt in een net van regeltjes. Niet zelden legden slachtoffers na maanden van mailen, bellen en oplopende frustraties zich maar neer bij de overtuiging dat ze konden fluiten naar hun geld.

Groningen: grotere rol overheid zorgt ervoor dat overheid onderdeel wordt van het probleem

In Groningen zijn burger en overheid steeds meer tegenover elkaar komen te staan nadat de overheid de verantwoordelijkheid voor de schadeafhandeling naar zich heeft toe getrokken. Gedupeerden moesten eerst naar de NAM stappen om schadevergoeding te eisen. Toen dat volledig vastliep, koos het kabinet ervoor om de schadeafhandeling onder publieke regie te brengen, en werd het huidige systeem opgetuigd waarin het IMG als zelfstandig bestuursorgaan onafhankelijk schade afhandelt. Juist door schadevergoeding onafhankelijk van de exploitant en op afstand van de staat te organiseren, zo was de gedachte, kon de gedupeerden recht worden gedaan.

De praktijk blijkt weerbarstiger. De belangrijkste oorzaak daarvan is het wettelijk kader op grond waarvan het IMG alleen schades mag vergoeden die het gevolg van gaswinning kunnen zijn. Sinds de omkering van de bewijslast wordt er voor huizen in het aardbevingsgebied vanuit gegaan dat bepaalde typen schades in principe het gevolg zijn van gaswinning, tenzij het IMG ‘evident en aantoonbaar’ kan ‘motiveren dat er sprake is van een uitsluitend andere oorzaak van de schade’. Met andere woorden: als deskundigen vermoeden dat een schade niet door gaswinning komt, dan heeft het IMG de taak om zo overtuigend mogelijk te beargumenteren waarom die schade een andere oorzaak heeft.

Het gevolg: gedupeerden komen in de rechtszaal tegenover een overheidsorgaan te staan dat zich, op grond van de wet en vaak ondersteund door een zware juridische delegatie, inspant om uitkering van schadevergoeding te voorkomen. Gedupeerden zijn er ondertussen vast van overtuigd dat hun schades zijn toe te schrijven aan gaswinning, maar vinden nu dus in plaats van de NAM de overheid tegenover zich. Daarmee wordt de overheid, nog meer dan voorheen, onderdeel van het probleem. Mede daarom adviseerde de parlementaire enquêtecommissie dat de afhandeling van de aardbevingsschade ‘milder, menselijker en makkelijker’ moest worden.

/ 4 Analyse: de Utrechtse aanpak tegen het licht

De kernvraag voor dit stuk is in hoeverre de Utrechtse aanpak voor het herstel van schade aan de werfkelders het risico loopt om tegen de zelfde knelpunten aan te lopen als de hersteloperaties in Groningen en Limburg. Daartoe hebben we op twee manieren naar de Utrechtse aanpak gekeken:

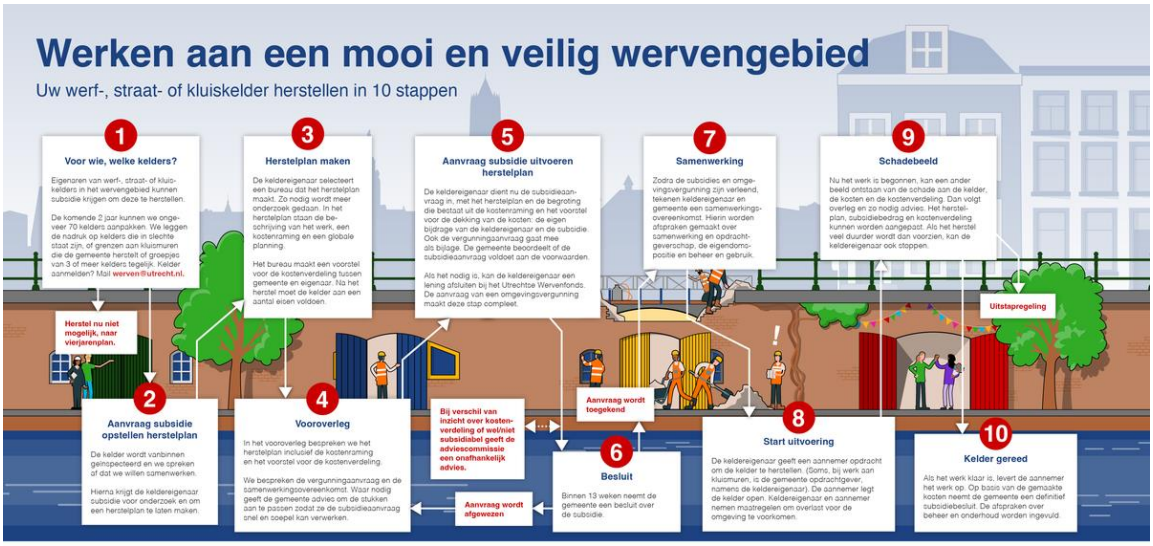
- We hebben de vormgeving en inrichting van de herstelaanpak geanalyseerd.
- Daarnaast hebben we de ervaringen van eigenaren en andere betrokken partijen met de eerste fase van de uitvoering van de tijdelijke subsidieregeling in kaart gebracht. Ook hebben we de gemeente de kans gegeven op deze bevindingen te reageren.

We lopen de vier aspecten die we hierboven introduceerden, één voor één langs. Per aspect formuleren we een beknopte tussenconclusie.

1) Het (juridisch) kader: gericht op herstel

Hierboven beschreven we hoe de wettelijke kaders de herstel-operaties in Groningen en Limburg in de weg zaten. Is dat in Utrecht ook het geval?

In Utrecht is gekozen voor een ander type regeling dan in Groningen en Limburg: een subsidieregeling voor het door de gemeente (mee)financieren van herstel van de kelders. Onderstaand schema van de gemeente visualiseert de hoofdlijn van deze regeling.



De vergelijking met Groningen gaat hier het meeste op. Als we de basale inrichtingskeuzes die zijn gemaakt voor de hersteloperaties in Groningen en Utrecht naast elkaar leggen, dan ontstaat het volgende beeld:

Groningen	Utrecht
Het **civiele aansprakelijkheidsrecht** vormt juridisch kader	De regelgeving rond **subsidies** vormt juridisch kader
Kernvraag: de oorzaak van een schade moet **bewezen** worden (door de Staat ivm de introductie van het 'bewijsvermoeden')[24]	De discussie over aansprakelijkheid wordt buiten de deur gehouden – schadeoorzaken hoeven **niet bewezen**. Kernvraag is: is de activiteit subsidiabel?
Het leidt tot veel **terugkijken**: waardoor is schade veroorzaakt, wie is verantwoordelijk, etc.	De Utrechtse aanpak is **toekomstgericht**: wat is er nodig om deze kelder te herstellen?
In de praktijk leidt dit **conflictmodel** tot juridisering, protocollisering en een *battle of the experts*	De aanpak kent een **pragmatische** insteek, met name op het vlak van kostenverdeling. Een conflictmodel wordt zoveel mogelijk vermeden
De deskundige die de schade beoordeelt (schade-expert), wordt ingehuurd **door de Staat**	De deskundige die het herstelplan opstelt werkt in opdracht van de **keldereigenaar**
De **schade-expert** stelt een (zwaarwegend) advies op over de hoogte van de schadevergoeding. Het IMG neemt op basis hiervan, als zelfstandig bestuursorgaan, een besluit over vergoeding.	De deskundige stelt een herstelplan op voor de kelder. De **gemeente** neemt op basis hiervan een besluit over de hoogte van de subsidie.
Dit resulteert in een financiële vergoeding. Die **hoeft niet te worden besteed aan herstel**	Financiële middelen komen per definitie ten goede aan **herstel van erfgoed**

Deze tabel laat zien dat het Utrechtse model op een aantal belangrijke punten fundamenteel verschilt van de in Groningen gehanteerde systematiek.[25] We beoordelen dit als positief, omdat een aantal van de belangrijkste knelpunten uit Groningen daarmee wordt vermeden. De voornaamste redenen daarvoor zijn:

- Door de keuze voor het juridische kader van een subsidieregeling in plaats van een kader gebaseerd op (het vaststellen van) aansprakelijkheid, is de Utrechtse aanpak gericht op dejuridisering, het voorkomen van slepende discussies over de aansprakelijkheid van individuele schades en het voorkomen van conflicten tussen burger en overheid.
- Het model kijkt vooruit ('hoe kan deze kelder worden hersteld en wat is daarvoor nodig'?) in plaats van terug ('wat is de oorzaak van deze schade en wie is daarvoor verantwoordelijk'). Dat kan veel

[24] Dit bewijsvermoeden houdt grosso modo in dat de bewijslast is omgekeerd. In plaats van het in het aansprakelijkheidsrecht gebruikelijke plicht voor de gedupeerde om te bewijzen dat een andere partij aansprakelijk is voor de geleden schade, wordt er in het Groningse gaswinningsgebied vanuit gegaan dat (bepaalde typen) schade(s) is veroorzaakt door gaswinning, *tenzij* de weder-partij erin slaagt te bewijzen dat er een andere schadeoorzaak is. Zie ook 'De overheid komt tegenover de burger te staan' (H3).
[25] De Groningse systematiek is overigens al enige tijd, sinds het rapport van de parlementaire enquêtecommissie, en in mindere mate ook daarvoor, in beweging. Zo probeerde het IMG al enige tijd een aantal van de uitgangspunten van dit model op te rekken, bijvoorbeeld door in toenemende mate met forfaitaire, vaste vergoedingen te werken in plaats van nauwkeurige schadecalculaties. Na de parlementaire enquête is er nog meer veranderd: zo wil het IMG, net als in Utrecht, vaker zogenaamd 'herstel in natura' toepassen in plaats van het uitkeren van een financiële vergoeding. Zie Nieuwe aanpak schadeafhandeling (schadedoormijnbouw.nl)

uitvoeringskosten, vertraging en juridisch gesteggel voorkomen, en past het beste bij het achterliggende doel van de hersteloperatie: het herstellen van erfgoed.
- De aanpak stuurt niet op gelijkheid in 'outputs' (financiële vergoedingen) maar op gelijke 'outcomes' (herstelde kelders). Dat kan scheve gezichten tussen eigenaren voorkomen en draagt daarmee ook bij aan draagvlak en voortgang van de operatie.
- Het juridische kader rond subsidies maakt het mogelijk om vrij direct te sturen op het bereiken van de publieke belangen die in het geding zijn. De gemeente kan hierbinnen namelijk zelf regelen welke activiteiten als subsidiabel gelden en welke niet. De gemeente is daarbij niet gebonden aan de beperkingen die bijvoorbeeld het civiele aansprakelijkheidsrecht met zich meebrengt. Dit voorkomt knelpunten zoals in Groningen, waar het IMG geen wettelijk mandaat had om vergoedingen uit te keren voor constructieve ingrepen die *toekomstige* schade te voorkomen, maar alleen (soms keer op keer) mocht uitkeren voor het *vergoeden* van schade. De gemeente heeft de vrijheid om zelf keuzes te maken over welke activiteiten subsidiabel zijn.

Ook de 'bewijsdrempel' en de daarop gebaseerde vergoeding c.q. kostenverdeling ziet er in Utrecht heel anders uit dan in Groningen. In Groningen is (tegen de achtergrond van het bewijsvermoeden) de kernvraag "Heeft de schade evident een *autonome* [anders dan gaswinning, AEF] oorzaak en kan die worden aangetoond?", die aan de hand van een aantal hulpvragen wordt beantwoord.[26] In Utrecht geldt voor de kosten voor herstel boven de € 50.000 een andersoortige bewijsdrempel, namelijk dat de gemeente de volgende percentages vergoedt:
- 100% van de subsidiabele kosten (…) die eenduidig en zonder uitgebreid technisch onderzoek aan gemeente Utrecht toe te schrijven zijn;
- 90% van de subsidiabele kosten (…) die niet eenduidig en zonder uitgebreid technisch onderzoek aan gemeente en niet aan de eigenaar toe te schrijven zijn;
- geen subsidie voor kosten die eenduidig en zonder uitgebreid technisch onderzoek aan de keldereigenaar toe te schrijven zijn.

Dit is een pragmatische werkwijze, die in de praktijk effectief kan zijn omdat er veel technisch onderzoek met lange doorlooptijden, hoge uitvoeringskosten en potentiële twistpunten tussen gemeente en eigenaar mee kunnen worden voorkomen. In de basis zijn wij hier dan ook positief over.

Eerste ervaringen van keldereigenaren

De gesprekken met keldereigenaren ondersteunen het hierboven geschetste positieve beeld in grote lijnen. De volgende kernpunten komen naar voren uit de gesprekken:
- Keldereigenaren staan achter het streven naar dejuridisering dat het Utrechtse model kenmerkt. Niemand zit te wachten op slepende juridische procedures met alle kosten van dien.
- Het toekomstgerichte karakter spreekt de meeste keldereigenaren aan. Zij laten het verleden, dat gekenmerkt werd door frictie tussen gemeente en eigenaren, graag achter zich. Over het algemeen vinden zij de vraag hoe hun kelder goed hersteld kan worden belangrijker dan de vraag welke schades zich exact in hun kelder bevinden en wie daarvoor verantwoordelijk is. Zoals één eigenaar het verwoordt: "*Wij willen het herstel een boost geven en niet blijven hangen in jarenlang bakkeleien. We willen ook niet van geval tot geval jarenlange discussies zoals in Groningen.*"
- Eigenaren zijn positief over het feit dat de gemeente de kosten voor het opstellen van het herstelplan op zich neemt, en daarmee faciliteert dat voor alle kelders in beeld wordt gebracht wat er nodig is om te komen tot herstel, zonder dat eigenaren worden verplicht om dit herstel ook daadwerkelijk in gang te zetten. Eigenaren hebben hierdoor het gevoel eigen regie te houden.

[26] Namelijk onder andere: "Kan de waargenomen schade naar uiterlijke kenmerken volledig worden verklaard door een of meerdere autonome schademechanismen?; Is de deskundige overtuigd van de autonome oorzaak (of bestaat er gerede twijfel)?; Kan de autonome oorzaak overtuigend worden gemotiveerd en zo nodig worden aangetoond?"

- De door ons geïnterviewde eigenaren ondersteunen het uitgangspunt dat de gemeente herstel in natura van de kelders mogelijk maakt in plaats van een financiële vergoeding uitkeert. Zij willen vooral een (duurzaam) herstelde kelder en het voorkomen van toekomstige schades; ze zijn over het algemeen niet op zoek naar een financiële vergoeding.
- Ook zijn eigenaren in principe te spreken over de pragmatische kostenverdeling die centraal staat in de tijdelijke subsidieregeling. Een aantal eigenaren noemen deze 'prima', 'reëel', 'fair' en 'schappelijk'. De meeste eigenaren onderkennen dat het ondoenlijk is om te komen tot een precieze kostenverdeling, en ondersteunen het principe dat hiervoor met een aantal vuistregels wordt gewerkt. Zo zegt een eigenaar: *"Ik vind het wel terecht dat er uit wordt gegaan van een bepaalde gedeelde verantwoordelijkheid tussen gemeente en eigenaar. Het is niet of jouw probleem, of dat van de gemeente. Het is en-en.*" Dat betekent echter niet dat iedereen het volledig eens is met de precieze uitwerking van de kostenverdeling (zie hieronder).

Toch zijn eigenaren ook kritisch op een aantal van de uitgangspunten van de regeling. Sommige eigenaren betreuren het dat de gemeente niet uitspreekt verantwoordelijk te zijn voor ontstane schades uit het verleden, bijvoorbeeld als gevolg van het gebrekkige weren van zwaar verkeer over de grachten. Zij zijn er niet per definitie op uit om de kosten voor herstel van bepaalde schades 1-op-1 toe te wijzen aan de gemeente, maar het voelt voor hen toch niet geheel rechtvaardig dat de pragmatische werkwijze van de tijdelijke subsidieregeling er toe leidt dat de gemeente geen 'schuld hoeft te bekennen' voor sommige gebeurtenissen uit het verleden. Zij hebben de indruk dat de gemeente hiervoor terugdeinst uit angst voor mogelijke aansprakelijkheidsclaims door sommige eigenaren.

Over de kostenverdeling tussen gemeente en eigenaar zijn de meeste eigenaren, zoals hierboven gesteld, overwegend positief. Toch is er ook een aantal eigenaren kritisch. Die kritiek gaat vooral over het feit dat de eerste € 50.000 voor herstel voor de helft voor rekening van de eigenaar komt. Dit zijn vooral eigenaren die in de afgelopen jaren al de nodige middelen hebben geïnvesteerd in het herstel van eerdere schades. Zij geven bijvoorbeeld aan dat schades die terugkomen niet aan hen te wijten zijn, of simpelweg "dat het een keer ophoudt". Eén eigenaar vertelt bijvoorbeeld: "*Ik heb de afgelopen jaren heel veel geïnvesteerd in het herstel van onze kelder. Hij is 100% gerestaureerd. Je kan niet zeggen: je hebt je verantwoordelijkheid niet genomen. Dat is echt anders dan mijn buurman die er al 30 jaar niks aan gedaan heeft. Ik vind het niet rechtvaardig dat ik nu even veel moet meebetalen als mijn buurman.*"

Anderen twijfelen aan het standpunt van de gemeente dat eigenaren (ongeveer) dit bedrag sowieso eens in de 30 jaar zouden moeten besteden om hun kelder waterdicht te houden. Ze hebben behoefte aan nadere onderbouwing van deze stelling. Sommige eigenaren geven aan dat de definitieve regeling wat hen betreft gunstiger zou moeten zijn dan de huidige tijdelijke regeling.

Risico's en mogelijke verbeterpunten

Aanvullend op deze kritische kanttekeningen van eigenaren zien we binnen de gekozen systematiek één belangrijk risico voor de toekomst. Dat is de vraag hoe hoog de 'bewijsdrempel' die in de tijdelijke subsidieregeling wordt gehanteerd in de praktijk zal blijken te zijn. Er is nu gekozen voor een formulering waarbij de gemeente 90% van de kosten (voor zover die boven de € 50.000 uit komen) op zich neemt voor herstel van schades die "niet eenduidig en zonder uitgebreid technisch onderzoek toe te schrijven zijn" aan de gemeente dan wel de eigenaar.[27] Met deze formulering is getracht om een niet al te hoge bewijslat te creëren: zodra er sprake is van enige twijfel, neemt de gemeenten het overgrote deel van de kosten voor zijn rekening, in plaats van benadering die kan leiden tot een '*battle of the experts*', met alle kosten van dien voor zowel gemeente als eigenaar.

[27] En 100% wanneer het gaat om schades die wél "eenduidig en zonder uitgebreid technisch onderzoek" zijn toe te schrijven aan de gemeente.

Op papier is dit een soepele systematiek die vaak in het voordeel van de eigenaar zou kunnen uitpakken. Toch brengt ieder criterium het risico met zich mee dat het in de praktijk anders zal worden uitgelegd dan bedoeld. Hoe wordt "eenduidig" geïnterpreteerd, en wanneer is technisch onderzoek al dan niet "uitgebreid"? De eerste ervaringen hiermee moeten nog worden opgedaan. Veel zal afhangen van de uitleg die de door de gemeente ingestelde adviescommissie zal geven aan deze criteria.

Tussenconclusie
De inrichting van het juridisch kader in Utrecht is gericht op het vermijden van discussies over aansprakelijkheid, heeft een toekomstgericht karakter en kent een pragmatische benadering voor kostenverdeling. Daarmee trekt hij lessen uit de knelpunten in andere hersteloperaties.

2) Verantwoordelijkheden voor de keldereigenaar

We beschreven dat een kernprobleem bij schadeherstel in Limburg en Groningen was dat er teveel werd verwacht van (de capaciteiten van) burgers, en de complexiteit van het schadeherstel teveel bij hen werd belegd. Mede daardoor raakten zij verstrikt in een wirwar van (veranderende) procedures, voorwaarden en eisen. Dit was voor hen erg belastend.

Voor de Utrechtse aanpak is daarom de vraag: hoe zit het hier met de verdeling van verantwoordelijkheden tussen eigenaar en de overheid? Ligt er ook hier (te) veel bij de burger?

De inrichting van de Utrechtse aanpak lijkt in zijn ontwerp goed op dit knelpunt in te spelen. Het valt op dat er in de aanpak veel aandacht is voor het ontzorgen van eigenaren, en het door het proces voor herstel van de kelder heen loodsen van hen. De gemeente heeft verschillende voorzieningen getroffen om eigenaren hierin te begeleiden. Voorbeelden hiervan zijn:

- Omgevingsmanagers begeleiden eigenaren in het hele proces van het opstellen van een herstelplan tot de daadwerkelijke uitvoering van het herstel;
- De gemeente betaalt voor en faciliteert het (laten) opstellen van herstelplannen door gespecialiseerde bureaus;
- De gemeente ondersteunt bij het aanvragen van de verschillende benodigde vergunningen;
- De gemeente kan helpen bij het aanvragen van een subsidie voor herstel van monumenten bij de Rijksoverheid;
- De gemeente heeft sinds recent een bouwmeester aangesteld, die zorgt voor kennisopbouw over het herstellen van de werven, en kan adviseren bij uitvoering van herstelwerkzaamheden;
- Voor eigenaren die daar behoefte aan hebben, faciliteert de gemeente via het nationaal restauratiefonds een lening voor financiering van het herstel tegen gunstige voorwaarden.[28]

AEF herkent hierin dat de gemeente zich bewust is van de noodzaak om keldereigenaren te ondersteunen in het proces van herstel van hun werfkelder. Op die manier wil de gemeente recht doen aan haar bijzondere verantwoordelijkheid in relatie tot het wervengebied en de 'vergeten burenplicht' van de gemeente daarbinnen. De gemeente lijkt daarbij lering te hebben getrokken van ervaringen in andere hersteloperaties. Het koppelen van 'omgevingsmanagers' als procesbegeleider en aanspreekpunt aan eigenaren lijkt bijvoorbeeld op de werkwijze met persoonlijke zaakbegeleiders in het Groningse schadedossier die op veel waardering van gedupeerden kan rekenen.

[28] Zie Utrechts Wervenfonds | Restauratiefonds

Hoewel er dus het nodige is ingeregeld door de gemeente, is een vervolgvraag of de gemeente er in de praktijk ook in slaagt om keldereigenaren te 'ontzorgen' bij het doorlopen van dit proces, en of eigenaren de inzet van de gemeente als zodanig ervaren. De gesprekken met eigenaren geven hier een indicatie van.

Eerste ervaringen van keldereigenaren

De eerste ervaringen van keldereigenaren met het doorlopen van het proces van herstel van hun kelder bieden veel inzicht in hoe zij de verdeling van verantwoordelijkheden tussen gemeente en eigenaren ervaren, en in hoeverre zij zich ontzorgd voelen in dit proces. Daarbij is het goed om te benoemen dat de door ons geïnterviewde eigenaren de eersten zijn die dit (pilot)proces doorlopen. Van sommige van de door eigenaren genoemde knelpunten geeft de gemeente aan dat die inmiddels zijn ondervangen. Waar daar sprake van is, hebben we dat in onderstaande tekst vermeld.

Sommige geïnterviewden tonen zich in het gesprek bewust van het feit dat zij onderdeel zijn van een pilot in het kader van een tijdelijke regeling, waarin gemeente en eigenaren gezamenlijk, wederzijds, ontdekken en leren wat er werkt en wat niet. Het onderstaande kader beschrijft de visie van de gemeente op deze lerende aanpak in het programma.

De benadering van het programma wervengebied: al werkend leren en verbeteren

Uit gesprekken met de gemeente blijkt dat een belangrijk uitgangspunt bij het vormgeven van de herstelaanpak voor het wervengebied is om 'al werkend' de aanpak te verbeteren. De gemeente stelt er bewust voor te hebben gekozen om niet, alvorens van start te gaan, een aantal jaar te studeren op een perfecte aanpak, maar snel te starten. Belangrijke redenen daarvoor waren dat er sprake was van een hoge urgentie omdat ongeveer 100 kelders te maken hadden met forse schade en lekkage, maar ook de overtuiging dat een goede aanpak voor kelderherstel niet vanaf de tekentafel kan worden gemaakt, maar pas in de uitvoering blijkt hoe deze eruit ziet.

De herstelaanpak is volgens de gemeente dan ook gericht op voortdurend reflecteren, leren en verbeteren. Daarbij wil zij zo veel mogelijk 'al doende' leren. Het is dan onvermijdelijk dat er fouten worden gemaakt, omdat er in de uitvoering onvoorziene zaken opkomen waarvan niet op voorhand duidelijk is hoe zij het best kunnen worden opgelost. De gemeente stuurt er dan ook op om als dingen mis gaan daar open over te zijn, ze zo snel mogelijk te herstellen en ervan te leren.

Voorbeelden van verbeteringen die zijn doorgevoerd zijn dat er sinds 1 december 2024 een bouwmeester is, als inhoudelijk (gevraagd en ongevraagd) adviseur voor keldereigenaren, aannemers, adviesbureaus en gemeente. Ook heeft de gemeente de afstemming met nutsbedrijven naar zich toe getrokken toen bleek dat het contact tussen individuele eigenaren en nutsbedrijven de nodige knelpunten met zich meebracht.

Dit gezegd hebbende is het punt van de verdeling van verantwoordelijkheden tussen gemeente en eigenaren het onderdeel van de herstelaanpak waarop eigenaren het meest kritisch zijn. Een aantal geïnterviewde eigenaren ervaart het proces als intensief en veeleisend, en de ondersteuning door de gemeente nog als ontoereikend. Dat valt uiteen in een aantal aspecten.

De eigenaar als opdrachtgever?

Het Utrechtse model voor herstel van de werfkelders gaat uit van een verdeling van verantwoordelijkheden tussen gemeente en eigenaren waarbij eigenaren uiteindelijk verantwoordelijk zijn voor het initiëren, coördineren en laten uitvoeren van het herstel van hun eigendom (de werfkelder). Daarbij hoort ook het opdrachtgeverschap richting een uitvoerder van herstelwerkzaamheden (opdracht-

nemer). De gemeente biedt hierbij ondersteuning in financiële en procesmatige en faciliterende zin, maar neemt de integrale (eind)verantwoordelijkheid voor het herstel aan (particulier) eigendom niet op zich.[29]

Niet alle geïnterviewde eigenaren kunnen zich vinden in dit uitgangspunt. Sommigen geven aan dat zij het er niet mee eens zijn dat zij uiteindelijk opdrachtgever zijn voor de herstelwerkzaamheden. Zij vinden dat de gemeente die rol zou moeten vervullen. Hiervoor worden grofweg twee redenen genoemd. Als eerste zijn er eigenaren die vinden dat de gemeente, gezien de historie van het kelderdossier, (moreel) aan zet is om verantwoordelijkheid te nemen voor herstel van de kelders. Zij vinden het niet passend dat zij zelf (eind)verantwoordelijk worden voor het coördineren en realiseren van het herstel. Soms wordt hierbij ook genoemd dat met het herstel van de werfkelder tegelijkertijd ook gemeentelijke eigendommen worden aangepakt, zoals de werfmuur. Dat zou volgens eigenaren op zijn minst vragen om *gezamenlijk* (gedeeld) opdrachtgeverschap tussen gemeente en eigenaar.

De tweede reden die eigenaren noemen is minder principieel, maar meer pragmatisch van aard. Meerdere eigenaren geven aan dat zij het een ingewikkelde taak vinden om verantwoordelijk te zijn voor het (uitvoerend) opdrachtgeverschap van een specialistische en onvoorspelbare hersteloperatie. Zij hebben het gevoel dat ze niet geëquipeerd zijn om beslissingen te nemen over verrassingen of problemen die tijdens de uitvoering van het herstel naar boven komen, waarin bijvoorbeeld constructieve aspecten afgewogen moeten worden tegen erfgoedbelangen, en waarin verkeerde keuzes in theorie kunnen zorgen voor toekomstige schades, niet alleen aan de kelder, maar ook met impact op de publieke ruimte (bijvoorbeeld: de staat van het wegdek). Dat vinden zij een (te) zware verantwoordelijkheid.

Dit geluid is ook te horen bij geïnterviewde professionals van buiten de gemeente. De ervaring die zij hebben opgedaan met het uitvoeren van herstelwerkzaamheden aan kelders in de afgelopen jaren, leert hen dat het herstellen van kelders een onvoorspelbare en ingewikkelde klus is, waarbij zich regelmatig verrassingen voordoen die vragen om bijsturing. Dat vraagt om specifieke kennis en ervaring, en is bovendien tijdsintensief. Meerdere van deze gesprekspartners geven dan ook aan dat zij het niet realistisch vinden dat particuliere eigenaren, die geen ervaring hebben op dit terrein, deze verantwoordelijkheid krijgen.

Op dit punt stelt de gemeente dat het mogelijk is om in een herstelplan voor een kelder kosten op te nemen voor een directievoerder/projectleider, wanneer een eigenaar zich niet in staat acht om op te treden als dagelijks opdrachtgever tijdens de uitvoering van herstelwerkzaamheden. Die kosten zijn subsidiabel op grond van de regeling. Weinig eigenaren hebben hier tot nu toe echter voor gekozen.

Vergelijking: herstel in natura in andere casussen

Ook bij andere schadeherstelоperaties is het mogelijk om, in plaats van een financiële vergoeding, te kiezen voor 'herstel in natura' van de beschadigde objecten (zoals huizen). De systematiek die daarvoor wordt gevolgd, verschilt.

In **Groningen** selecteert het IMG namens gedupeerden een aannemer die het meest geschikt is om herstelwerkzaamheden uit te voeren. Het IMG heeft met deze aannemers een raamovereen-

[29] Hierbij moet worden opgemerkt dat er in enkele gevallen van dit uitgangspunt wordt afgeweken, zoals bij het herstel van werfkelders aan de Kromme Nieuwegracht dat begin 2024 wordt uitgevoerd. De reden daarvoor is dat de gemeente op deze plek met prioriteit herstel van de kluismuren wil uitvoeren, en dit een goede gelegenheid biedt om de werfkelders in dit rak direct mee te nemen bij deze herstelwerkzaamheden. Omdat de werfkelders hier 'meeliften' op het project van de gemeente, ligt het opdrachtgeverschap voor herstel van deze kelders bij de gemeente. Voor het overige wordt daarbij wel de systematiek van de tijdelijke subsidieregeling aangehouden: keldereigenaren vragen subsidie aan en dragen zelf ook conform de voorwaarden (en verdeelsleutel) van de regeling financieel bij aan het herstel van hun kelder.

komst. Het IMG fungeert vervolgens als opdrachtgever richting deze aannemer. Met de gedupeerde sluit het IMG een uitvoeringsovereenkomst. IMG en gedupeerde voeren gezamenlijk een oplevercontrole uit, zodat de kwaliteit van de geleverde werkzaamheden geborgd is. Het IMG betaalt de aannemer vervolgens.

In de **Zuid-Limburgse** voormalige Mijnstreek is de Stichting Calamiteitenfonds Mijn(water)schade actief voor het herstellen van de schrijnende schadegevallen als gevolg van de steenkoolwinning in deze regio. Deze stichting hanteert een andere systematiek. Hier is het de woningeigenaar die als opdrachtgever fungeert richting de aannemer. Deze aannemer is geselecteerd door de Stichting, die met verschillende aannemers raamovereenkomsten heeft, waarin onder meer afspraken zijn gemaakt over garantie en kwaliteitseisen. Na een oplevercontrole betaalt de Stichting de factuur van de aannemer.

Verdeling van risico's, rollen en verantwoordelijkheden tussen gemeente en eigenaren

Een volgend punt dat aansluit bij de bovenstaande aspecten is dat een aantal van de eigenaren de verdeling van risico's tussen eigenaren en de gemeente niet in evenwicht vindt. Dit geluid komt vooral naar voren bij eigenaren die al begonnen zijn met de uitvoering van herstelwerkzaamheden. Zij hebben de ervaring dat er bij de uitvoering van de herstelwerkzaamheden onverwachte situaties naar boven komen, waarbij de eigenaar het risico loopt op bijvoorbeeld meerkosten door uitloop of andere complicaties. Zij vinden dat deze risico's in de huidige systematiek te veel bij eigenaren liggen.

Eigenaren noemen dat de systematiek financiële onzekerheid voor hen met zich meebrengt. Uit veel gesprekken met zowel eigenaren als deskundigen blijkt dat pas als de herstelwerkzaamheden aan een kelder zijn gestart er een definitief beeld van de schade en de benodigde ingrepen gevormd kan worden. Het is dus goed mogelijk dat pas zodra de kelder 'open ligt' blijkt dat de kosten (fors) hoger worden dan begroot. Dit kan voor eigenaren een tegenvaller opleveren, en kan ook een reden zijn om af te zien van herstel, vanwege de onzekerheid die dat oplevert. Wel merken we op dat in de meeste gevallen deze meerkosten voor het overgrote deel voor rekening van de gemeente zullen komen, omdat deze bijna altijd in het spectrum boven de € 50.000 zullen liggen, waarin kosten voor 90% voor rekening van de gemeente komen.

De gemeente geeft in een reactie aan het gevoel onder eigenaren op dit punt te herkennen, maar in de praktijk niet terug te zien dat meerkosten een (substantieel) financieel risico vormen voor de keldereigenaar. De gemeente licht toe dat subsidie wordt verhoogd voor alle kosten die voldoen aan de subsidievoorwaarden, óók als pas tijdens de uitvoering blijkt dat sprake is van meerkosten. Als dat zich voordoet, toetst de gemeente "binnen een paar dagen" of er sprake is van dermate hoge meerkosten dat een aanpassing van het herstelplan nodig is (waarna het opnieuw moet worden getoetst door de gemeente en een nieuw subsidiebesluit volgt), of dat de werkzaamheden ook zonder nieuw besluit doorgang kunnen vinden. In dat geval ontvangen eigenaren een schriftelijke bevestiging van de gemeente dat kosten achteraf verrekend zullen worden. De gemeente stelt dat bij de tot nu toe herstelde kelders voor vrijwel alle gevallen van meerwerk geen nieuw subsidiebesluit nodig was, en de gemeente (conform de verdeelsleutel voor kelderherstel) 90% van de meerkosten droeg. Dat betekent dus dat er weliswaar sprake is van een financieel risico voor keldereigenaren, maar dat dit in de meeste gevallen beperkt is.

Wel stelt de gemeente dat deze procedure voor de omgang met meerwerk nog niet goed ingeregeld was toen de eerste meldingen van meerwerk kwamen. Daarom verliep dit proces bij deze kelders nog niet goed, en duurde het langer dan beoogd. Deze werkwijze is volgens de gemeente inmiddels wel op orde.

Een ander voorbeeld van risico's en verantwoordelijkheden die in de pilotfase bij eigenaren terecht kwamen, is de afstemming met nutsbedrijven. De leidingen van deze bedrijven liggen onder de straat, en dus vaak bovenop de keldergewelven. Soms is er zelfs een goot in een keldergewelf gefreesd waarin een leiding ligt (met het risico op lekkages in de kelder). Bij één van de kelders bleken leidingen van een nutsbedrijf dan ook te moeten worden verlegd om het herstel goed te kunnen uitvoeren. De keldereigenaar had daarom een afspraak met het nutsbedrijf dat dit zijn leiding zou verleggen. Het nutsbedrijf ontdekte echter dat, om dit te kunnen doen, de leiding een tijd zou moeten worden afgesloten, waardoor een grote groep huishoudens zonder gas zou komen te zitten. Daarom gaf het nutsbedrijf aan de leiding toch niet te willen verleggen. Ook stelde het nutsbedrijf dat het geen zaken (meer) wilde doen met individuele eigenaren, maar alleen met de gemeente wilde praten. Als gevolg van deze situatie lag het werk aan deze kelder enkele weken stil. Uiteindelijk werd er in deze casus met dank aan een interventie van de gemeente een oplossing gevonden en konden de werkzaamheden worden hervat na een periode waarin het kelderherstel stil lag.

De gemeente geeft aan dat zij inmiddels de afstemming met nutsbedrijven naar zich toe heeft getrokken, waardoor deze rol niet meer bij eigenaren ligt. In de samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente en keldereigenaar over de uitvoering van het herstel, die wordt opgesteld voorafgaand aan de uitvoering van kelderherstel, is opgenomen dat de gemeente een inspanningsverplichting heeft ten aanzien van kabels en leidingen. De gemeente geeft aan in dit kader een "coördinator kabels en leidingen" aan te gaan stellen als onderdeel van het programma.

Behalve de verdeling van risico's, geeft een aantal eigenaren ook aan dat zij de verdeling van verantwoordelijkheden in het herstelproces nog niet altijd als helder ervaren. Zo vertelt een eigenaar dat voor haar niet helder is wie nu verantwoordelijk is voor het aansturen van het proces van het opstellen van het herstelplan tot aan de start van de herstelwerkzaamheden. Deze eigenaar geeft aan te begrijpen dat in principe de keldereigenaar 'aan zet' is in dit proces, ook omdat deze uiteindelijk als opdrachtgever fungeert richting de partij die herstel uitvoert. Zij geeft echter ook aan dat eigenaren dit proces en alle stakeholders daarbinnen maar heel beperkt kunnen overzien, ook omdat er met name aan de kant van de gemeente veel verschillende spelers moeten worden betrokken. Zij heeft de ervaring dat het proces rondom het herstelplan hapert omdat zowel de gemeente als de eigenaar zich niet 100% verantwoordelijk voelt voor het sturen op de voortgang, en er sprake is van te weinig regelmaat of structuur in de processtappen. Zij beschrijft de manier waarop het proces nu verloopt als 'ad hoc', en zegt bijvoorbeeld: "*We hebben na ons vorige overleg geen nieuwe datum voor een volgend overleg afgesproken. Nu is het de vraag: wie neemt daar het initiatief voor: de gemeente of ik?*"

Op dit punt stelt de gemeente dat er in de beginfase van de aanpak voor circa twintig kelders aan de Kromme Nieuwegracht sprake was van een specifieke situatie waarin de gemeente al opdracht had gegeven aan een bureau om een herstelplan op te stellen. Dat zou kunnen leiden tot onduidelijkheid over bij wie het opdrachtgeverschap voor het opstellen van het herstelplan ligt (eigenaar of gemeente). Vanaf november 2022 zou deze onduidelijkheid volgens de gemeente echter moeten zijn weggenomen, doordat de subsidieregeling regelt dat de keldereigenaar subsidie kan aanvragen voor het opstellen van een herstelplan, en daarmee fungeert als opdrachtgever voor het opstellen van dit plan door een deskundige.

Complexiteit en doorlooptijd

Uit de gesprekken komt naar voren dat eigenaren het proces als complex ervaren. Dat gaat vooral over het proces van het opstellen van het herstelplan en het toewerken naar een definitieve subsidieaanvraag voor herstel van de kelder. Mede omdat er in iedere kelder wel specifieke, unieke,

omstandigheden spelen komen er volgens meerdere eigenaren in het proces de nodige zaken om de hoek die niet netjes in het 10-stappen-proces van de tijdelijke regeling passen.

Meerdere eigenaren vertellen dat het doorlopen van het hele herstelproces langer duurt dan verwacht. Sommigen geven aan dat de gemeente geregeld (veel) langer doet dan verwacht over bijvoorbeeld het reageren op het concept-herstelplan, of op onvoorziene omstandigheden tijdens de uitvoering van herstelwerkzaamheden. Zo vertelt een eigenaar: *"We hadden alweer twee maanden geleden technisch overleg met de gemeente over het herstelplan. Dat leverde een hele lijst met actiepunten op. De omgevingsmanager zei toen: binnen een week heb ik de antwoorden. Maar dat is dus echt niet gelukt."*

In reactie op dit signaal geeft de gemeente aan dat in zijn beleving in andere stappen in het proces richting herstel (vooral) veel sprake is van vertraging. Het belangrijkste punt waarop de gemeente vertraging ziet optreden is de afstemming tussen adviesbureau en keldereigenaar voor het aanpassen van het herstelplan en het aan de gemeente insturen van het concept plan en de subsidieaanvraag. De gemeente ziet dat in een aantal gevallen er (opnieuw) overleg is geweest tussen gemeente, bureau en eigenaar omdat het conceptplan niet voldeed aan de leidraad, informatie onduidelijk was of ontbrak, of het overzicht van kosten en kostenverdeling nog niet volledig en/of juist was ingevuld. De gemeente geeft aan te hebben geprobeerd daarbij zo goed mogelijk te helpen, maar kan zich voorstellen dat dit kan hebben geleid tot onduidelijkheid over de redenen voor vertraging en de verdeling van verantwoordelijkheid in het proces.

Veel eigenaren zoeken de verklaring voor vertraging in het doorlopen van de stappen richting de uitvoering van herstel in het feit dat de gemeente intern veel disciplines moet betrekken over alle aspecten die met het herstel van de kelders gepaard gaan, zoals erfgoed, verkeer en bouwkundige expertise.

In reactie hierop erkent de gemeente dat er binnen haar organisatie veel disciplines zijn betrokken en betrokken moeten worden: zowel om voor subsidie in aanmerking te kunnen komen, maar ook om te kunnen starten met de daadwerkelijke uitvoering van herstel en de vergunningverlening in dat kader. Om ervoor te zorgen dat alle relevante disciplines betrokken worden, heeft de gemeente bij de start van de subsidieregeling een integraal team ingesteld, met daarin afgevaardigden van de disciplines Erfgoed, constructies, vergunningen, financiën, en gemeentelijk vastgoed. Dit team beoordeelt concept-herstelplannen aan de hand van de subsidieregeling en de leidraad en geeft daaropvolgend een advies aan de keldereigenaar en bureaus over de aanpassingen die nodig zijn in het plan om de subsidieverstrekking soepel te laten lopen. Na de indiening van de subsidieaanvraag toetst dit team het definitieve herstelplan. De gemeente stelt dat hij de termijnen haalt die in de subsidieregeling en in het 10 stappenplan zijn opgenomen voor het geven van advies en nemen van besluiten door de gemeente. Wel erkent de gemeente dat dit bij de allereerste ingediende plannen nog niet altijd het geval was.

Ook geven meerdere eigenaren aan dat het de gemeente in hun beleving nog niet goed lukt om richting eigenaar met één mond te praten en alle verschillende aspecten die van belang zijn voor herstel bij elkaar te brengen. Ook hebben zij de indruk dat het betrekken van alle interne stakeholders bij de gemeente zorgt voor vertraging van het proces. Het lukt de omgevingsmanager volgens deze geïnterviewden, ondanks zijn/haar grote inzet en betrokkenheid, niet genoeg om dit interne samenwerkingsproces te managen.

De gemeente geeft aan dit beeld te herkennen. Zij stelt dat het de bedoeling is dat de omgevingsmanager (als procesregisseur) het eerste aanspreekpunt is voor situaties waarin keldereigenaar problemen ervaart of ondersteuning wenst binnen een van die 10 stappen. Volgens de gemeente zou een verklaring voor het hierboven geuite signaal kunnen zijn dat zij in 2022 (nog voor de start van de tijdelijke subsidieregeling) is gestart met een 'begeleidingsteam' richting keldereigenaren. Dit zorgde ervoor dat ook anderen dan de omgevingsmanager 'in beeld kwamen' bij keldereigenaren. Ook hebben sommige eigenaren zelf de technisch manager, wervenmeester en programmadirecteur benaderd. De gemeente herkent dat dit voor verwarring kan zorgen over de (communicatie)lijnen tussen eigenaar en gemeente. Zij is dan ook van plan om rollen "strakker in te gaan vullen" en het contact tussen eigenaar en gemeente altijd via de omgevingsmanager te laten verlopen. Met het begeleidingsteam in deze vorm wordt gestopt. Ook geeft de gemeente aan dat op 1 december 2023 de Bouwmeester is gestart, die gevraagd en ongevraagd advies over kelderherstel geeft aan zowel keldereigenaar, gemeente als aannemers. Die kan door de keldereigenaar voor technische vragen worden benaderd.

Coördinatie en regie vanuit de gemeente

Ten slotte geven eigenaren aan behoefte te hebben aan regie en coördinatie op de bredere herstelopgave door de gemeente. Heel concreet betekent dit bijvoorbeeld dat zij aangeven dat ze pas met het herstel van hun kelder aan de slag willen gaan als daarin samen kan worden opgetrokken met bredere herstelwerkzaamheden door de gemeente. Dit speelt met name bij eigenaren van kelders die grenzen aan bijvoorbeeld kluismuren die door de gemeente moeten worden hersteld, of rakken (deel van een gracht tussen twee bruggen) waarvan de gemeente heeft aangegeven dat de damwanden en kademuren er zullen worden hersteld. Een eigenaar zegt hierover: "*Ik ga het mijn kelder zeker niet herstellen voordat de gemeente de kademuren gaat herstellen. Dat herstel van de muren en kelders moet integraal. Coördinatie van die herstelwerkzaamheden is cruciaal: je geeft dit geld maar één keer uit. Je wil niet hebben dat het hier in korte tijd twee keer open gaat. Zo lang ik niet weet wanneer de gemeente dit gaat doen, wacht ik af.*"

In reactie op deze wens geeft de gemeente aan dat artikel 21 van de subsidieregeling al in deze behoefte voorziet. Daarin is geregeld dat de keldereigenaar opdrachtgever is van herstel, maar dat hierop "een uitzondering mogelijk [is] wanneer er gelijktijdig met het herstel van een kelder ingrijpend herstel van kluismuren of muren van bruggen in eigendom van de gemeente (...)."

Tussenconclusie

De gemeente streeft naar ontzorging van eigenaren bij het doorlopen van het proces richting kelderherstel. De gemeente heeft daarvoor de nodige voorzieningen getroffen. Toch ervaren eigenaren het proces nog als complex, en hebben zij niet altijd goed overzicht over het verloop van het proces en de risico's daarbinnen. Ook zijn sommige eigenaren niet tevreden over de verdeling van rollen en verantwoordelijkheden tussen eigenaren en gemeente: zij vinden het niet altijd terecht dat niet de gemeente, maar de eigenaar opdrachtgever is voor herstel. Ook de dagelijkse aansturing van herstelwerkzaamheden lijkt een taak die voor veel eigenaren te veeleisend is. Daarmee is dit aspect, van de verdeling van risico's, rollen en verantwoordelijkheden, en de ontzorging vanuit de gemeente richting eigenaren bij de uitvoering van herstel, het grootste aandachtspunt voor de gemeente in het doorontwikkelen van de herstelaanpak.

3) Verwachtingsmanagement door de gemeente

We constateerden dat één van de knelpunten in de hersteloperaties in Groningen en Limburg was dat het verwachtingsmanagement door de overheid tekort schoot. Vooral in Limburg was dit heel direct zichtbaar: daar werden (hooggespannen) verwachtingen gewekt die de overheid vervolgens niet kon waarmaken.

Onze analyse van de Utrechtse aanpak geeft vooralsnog geen reden om de conclusie te trekken dat dit ook in Utrecht speelt. Daarvoor zijn de twee belangrijkste redenen:

- We zien dat de gemeente zorgvuldig communiceert over de herstelaanpak en het bijzondere karakter daarvan. De gemeente wekt daarbij niet de verwachting dat zij alle problemen van eigenaren op zal lossen, maar benadrukt dat eigenaren ook een eigen verantwoordelijkheid hebben in het realiseren van herstel van hun eigendom.
- De gemeente benadrukt in haar communicatie daarnaast ook dat deze eerste periode waarin kelders worden hersteld bedoeld is om ervaringen op te doen, daarvan te leren, en op basis daarvan de aanpak gaandeweg bij te sturen. Daarbij gaan er onvermijdelijk dingen mis, maar het alternatief is evenmin aantrekkelijk: dan zou er eerst nog een aantal jaar onderzoek moeten worden gedaan naar allerlei aspecten van de herstelaanpak, terwijl er in de tussentijd nog geen kelder wordt hersteld.

Eerste ervaringen van keldereigenaren

Uit de gesprekken met keldereigenaren blijkt dat verwachtingsmanagement vanuit de gemeente voor hen maar heel beperkt een rol speelt. Het belangrijkste dat naar voren komt, is dat de meeste eigenaren begrip hebben voor de keuze van de gemeente om een periode van uitproberen en leren in te bouwen. Eén eigenaar zegt bijvoorbeeld: *"Ik ben het ermee eens dat het goed is om gewoon aan de slag te gaan in het gebied, en gaandeweg te leren, in plaats van juristen eerst jaren te laten studeren en ondertussen niets voor elkaar krijgen."*

Wel noemt een aantal geïnterviewden dat ze benieuwd zijn hoe de animo voor de aanpak van de gemeente zich gaat ontwikkelen in de komende jaren. In de afgelopen periode konden vooral urgente gevallen zich aanmelden bij de gemeente. De komende periode zullen ook meer 'reguliere' kelders mee gaan lopen in de herstelaanpak. Pas dan zal ook blijken of er voldoende animo bij het gros van de keldereigenaren is om mee te doen aan de herstelaanpak, of dat de verwachtingen van eigenaren niet aansluiten op de inhoud van de aanpak en regeling.

Een laatste opmerking met betrekking tot verwachtingsmanagement wordt gemaakt door een eigenaar die signaleert dat het proces van het opstellen van een herstelplan en het aanvragen van subsidie (veel) langer in beslag neemt dan verwacht (zie ook hierboven). Zij zegt dat deadlines veelal niet worden gehaald, en vraagt zich af: "*Moet je als gemeente die deadlines zo scherp stellen? Het probleem is dat je daarmee verwachtingen schept. Dat zou je eigenlijk niet zo moeten doen.* "

Tussenconclusie

De gemeente is naar onze waarneming goed op weg met het verwachtingsmanagement richting keldereigenaren. We hebben geen signalen dat de gemeente beloften doet die hij niet waar kan maken. De gemeente is consistent in zijn communicatie over de lerende werkwijze die is gekozen voor kelderherstel. Over het algemeen herkennen keldereigenaren dit.

4) Overheid naast of tegenover de burger?

We beschreven dat in Groningen en Limburg overheid en burger tegenover elkaar kwamen te staan. Dat was het gevolg van een systeem voor schade-afhandeling dat niet zo werkte als bedoeld, en soms van specifieke keuzes voor instrumenten of voorwaarden daarbinnen. Zeker ook beperkingen in het wettelijke kader speelden hierin een belangrijke rol.

Eerste ervaringen van keldereigenaren

De eerste ervaringen van keldereigenaren geven het meeste inzicht in de mate waarin de gemeente Utrecht op de goede weg is met het herstellen van vertrouwen. In bijna alle gesprekken met eigenaren klinkt waardering door voor de welwillendheid en de intentie van de gemeente om de relatie met keldereigenaren te verbeteren. Eigenaren zien dat de gemeente bereid is om zaken te verbeteren en fouten uit het verleden te herstellen. Ze waarderen de houding van de gemeente, en zien dat de gemeente open staat voor feedback en signalen uit het gebied ter harte neemt. Een aantal citaten uit de gesprekken met eigenaren illustreert dit:

- *"Ik zie een totaal andere houding bij de gemeente dan jaren geleden"*
- *"Het helpt heel erg dat de wervenmeester er nu is. Die kent iedereen en zorgt ervoor dat signalen bij de juiste persoon terecht komen."*
- *"De gemeente denkt echt met ons mee"*
- *"Alleen maar lof voor de intenties van de gemeente, ze proberen je echt te helpen"*
- *"Complimenten aan iedereen van de gemeente die bij het herstel van de werven betrokken is; ik ervaar een ongelofelijk positieve vibe. Ik heb totaal niet het klassieke gevoel van een gemeente die onbereikbaar en onwelwillend is."*

Het algemene gevoel van eigenaren over de door de gemeente ingeslagen weg is dus positief te noemen. Niet alleen de herstelaanpak van de gemeente speelt daarbij een rol, maar ook de bredere opstelling van de gemeente als 'buur' in het wervengebied, en het zich ontwikkelende gesprek tussen de gemeente en het collectief van keldereigenaren. Dat laat onverlet dat er nog steeds wel kelder-eigenaren zijn die voornamelijk kritisch zijn op de gemeente. In de gesprekken is een duidelijk verschil merkbaar tussen eigenaren die nog minder lang in het gebied wonen en eigenaren die meer van de historie weten. Bij de laatste groep is er doorgaans minder vertrouwen in de gemeente.

Bij veel eigenaren gaat de waardering voor de opstelling van de gemeente wel gepaard met de kanttekening dat de effectiviteit van de gemeente in de uitvoering nog beter kan. Eigenaren wijzen er dan vooral op dat de communicatie soms nog stroef verloopt, dat de gemeente zijn kennisbasis niet geheel op orde lijkt te hebben en moeite heeft om alle intern betrokkenen op één lijn te krijgen.

Tussenconclusie

In de Utrechtse herstelaanpak zien wij op dit moment geen groot risico dat de herstelaanpak ervoor zorgt dat keldereigenaren en gemeente verder tegenover elkaar komen te staan. De door de gemeente ingeslagen weg kan er, als ook in de komende periode goed samen met eigenaren wordt opgetrokken, juist voor zorgen dat de relatie tussen gemeente en eigenaren (verder) verbetert. Wel is het op basis van de eerste ervaringen met de Utrechtse aanpak nog te vroeg om al een sluitend antwoord te geven op de vraag of de aanpak er op lange termijn toe leidt dat de overheid daadwerkelijk 'naast' de keldereigenaar komt te staan, en het beschadigde vertrouwen van keldereigenaren in de gemeente (blijvend) wordt hersteld.

/ 5 Conclusies en aanbevelingen

In dit rapport hebben we lessen uit recente hersteloperaties op een rij gezet en deze gebruikt om de (tijdelijke) aanpak van de gemeente Utrecht voor herstel van de werfkelders tegen het licht te houden. Die analyse levert een aantal conclusies op. Ook doen we aanbevelingen voor de toekomst.

De Utrechtse aanpak verschilt qua vorm duidelijk van die van recente hersteloperaties
De herstelaanpak voor de werfkelders is duidelijk anders vormgegeven dan recente vergelijkbare hersteloperaties, zoals die in Groningen en Limburg. Vooral opvallend is dat de inrichting van de systematiek in Utrecht inzet op het vermijden van discussies over aansprakelijkheid, een toekomstgericht karakter heeft en een pragmatische benadering voor kostenverdeling kent. Die ingrediënten samen tellen op tot een aanpak die het bereiken van het doel (herstel van erfgoed) centraal stelt, in een productieve samenwerking tussen gemeente en keldereigenaren. Daarbij is het doel dat publieke middelen zo veel mogelijk ten goede komen aan herstelwerkzaamheden in plaats van aan schade-experts en juridische strijd. Wij zijn positief over deze inrichtingskeuzes.

We achten op dit moment de kans beperkt dat Utrecht tegen bekende knelpunten aanloopt
Het bieden van herstel door de overheid is een lastige opgave, waarin sprake is van flinke dilemma's (zie ook 2.3). Soms is herstel bieden dan ook kiezen tussen kwaden, bijvoorbeeld tussen onder- en overcompensatie, of tussen maatwerk en gelijkheid. Een hersteloperatie kan tegen deze achtergrond bijna nooit een onverdeeld succes worden. Toch hebben we op dit moment geen reden om aan te nemen dat de gemeente Utrecht in dezelfde valkuilen dreigt te stappen als is gebeurd bij de hersteloperaties in bijvoorbeeld Groningen en Limburg. De gemeente heeft een aantal welover-wogen inrichtingskeuzes gemaakt, die lessen lijken te trekken uit andere hersteldossiers.

Eigenaren zijn overwegend positief over de inrichting van de herstelaanpak
Deze positieve houding zien we ook terug bij een groot deel van de eigenaren die we hebben geïnterviewd. Zij zijn overwegend positief over het streven naar dejuridisering, het toekomstgerichte karakter van de regeling en de pragmatische benadering van de kostenverdeling tussen gemeente en eigenaren. Ook eigenaren willen graag in een positief getoonzette samenwerking zij aan zij met de gemeente herstel van erfgoed realiseren. Ook zij kijken liever vooruit naar wat er nodig is om kelders te herstellen in plaats van terug om voor elke schade vast te stellen wie daarvoor verantwoordelijk is en wie de kosten daarvan moet dragen. Niemand zit te wachten op slepende juridische strijd over de aansprakelijkheid voor schades, met alle kosten van dien.

Eigenaren plaatsen op basis van eerste ervaringen echter ook kritische kanttekeningen
Geïnterviewden kunnen zich echter niet op alle vlakken vinden in de vormgeving van de herstel-aanpak. Op basis van de eerste ervaringen van eigenaren en professionals zijn er vooral zorgen over de verdeling van verantwoordelijkheden en risico's tussen eigenaren en de gemeente. Er zijn eigenaren die het principieel niet juist vinden dat zij opdrachtgever moeten zijn van het herstel van hun kelder, omdat dit volgens hen geen recht doet aan de bijzondere verantwoordelijkheid van de gemeente in dit dossier. Anderen noemen dat de opdrachtgeversrol ervoor zorgt dat risico's onevenredig bij de eigenaar komen te liggen. Die is uiteindelijk verantwoordelijk voor het goed laten uitvoeren van herstel en zal moeten inspelen op verrassingen die zich voordoen tijdens het herstelproces, waarbij op voorhand niet duidelijk is wat er van de gemeente verwacht kan worden.

Meer praktisch noemen veel geïnterviewden ook dat het opdrachtgeverschap voor kelderherstel te veeleisend is voor individuele eigenaren, omdat het intensieve betrokkenheid vraagt bij het herstel-

proces, er overzicht over een complex geheel van belangen en afhankelijkheden nodig is, en er bij verrassingen lastige afwegingen moeten worden gemaakt die om specifieke kennis vragen.

De ontzorging van eigenaren in het doorlopen van het proces kan nog verder worden versterkt
De gemeente zet in zijn aanpak stevig in op ontzorging van eigenaren. Zo betaalt de gemeente het opstellen van een herstelplan door een gespecialiseerd bureau en ondersteunt de gemeente bij het aanvragen van subsidies. Uit de gesprekken komt echter naar voren dat sommige eigenaren het (doorlopen van het) hertelproces nog als complex ervaren. Zij ervaren dat de gemeente er nog niet voldoende in slaagt eigenaren hierin te ondersteunen. Dan gaat het bijvoorbeeld om lange doorloop-tijden en een gebrek aan interne afstemming tussen alle betrokken partijen aan de kant van de gemeente. Ook hebben eigenaren behoefte aan meer structuur en overzicht in het proces. Voor een deel zien we dat het hier gaat om 'kinderziektes', waarop de gemeente verbeterstappen wil zetten.

We zien dat er op termijn een sterker gecoördineerde aanpak voor de herstelaanpak nodig is
Uit onze analyse komen daarnaast drie belangrijke andere uitdagingen voor (het succes van) de herstelaanpak naar voren. Een eerste is dat de huidige inrichting van de aanpak een relatief lichte vorm van coördinatie kent. Veel hangt af van welke eigenaren zich aanmelden voor herstel van hun kelder. Daarbij probeert de gemeente om, zodra een eigenaar zich meldt, buren mee te laten doen, zodat er meerdere kelders tegelijk kunnen worden hersteld. Toch is de aanpak dus vooral 'bottom-up' van karakter: welke kelders hersteld worden wordt vooral bepaald door individuele aanmeldingen.

Wij schatten in dat deze werkwijze op termijn niet houdbaar is, omdat die zorgt voor teveel fragmentatie in de uitvoering van het herstel. Alleen al verkeerstechnisch levert dit enorme uitdagingen op, omdat de openbare weg in het wervengebied de komende jaren voortdurend opgebroken zal zijn. Daarbij zijn er grote onderlinge afhankelijkheden: zolang de ene kelder nog open ligt, kan het herstel van een volgende kelder een paar straten verderop vaak nog niet beginnen omdat de omleidingsroute voor het herstel van de tweede kelder is gepland over de weg die nu nog openligt. Dit vraagt op termijn om een andere werkwijze (zie ook de aanbevelingen hieronder).

Het is aan de politiek om een uitspraak te doen over de hoogte van kosten voor herstel
Een tweede uitdaging gaat over de kosten van de herstelaanpak. Het is aan de gemeente om de hoogte van publieke investeringen in dit programma uitlegbaar en eerlijk te houden, en de uitvoeringskosten te beheersen. We hebben geen onderzoek gedaan naar de kostenstructuur van het huidige programma, maar weten uit andere hersteloperaties wel dat uitvoeringskosten (na verloop van tijd) flink kunnen oplopen. Het is zaak die dynamiek buiten de deur te houden. Ook is er een politiek besluit nodig over de hoogte van de gemeentelijke subsidies aan keldereigenaren die door de gemeente aanvaardbaar wordt geacht, ook in verhouding tot andere grote opgaven waarvoor de gemeente zich gesteld ziet die vragen om publieke investeringen.

Ook blijft het risico op juridisering in de uitvoering van de regeling op de achtergrond aanwezig
Een laatste risico dat uit andere hersteloperaties bekend is, is dat op (sluimerende) juridisering. Dit ligt altijd op de loer. Tot dusver lijkt dit zich niet voor te doen in de Utrechtse aanpak, maar het risico blijft desondanks reëel. De gemeente heeft gekozen voor een pragmatische benadering, waarbij de kostenverdeling voor een belangrijk deel wordt gebaseerd op de formulering "kosten die eenduidig en zonder uitgebreid technisch onderzoek" aan een partij (eigenaar dan wel gemeente) zijn toe te schrijven. Iedere meetlat loopt het risico om onderwerp van (hoogoplopende) discussie te worden. Tot op heden is die uitgebleven rond deze formulering (in welke gevallen voldoen kosten precies aan deze criteria?), maar het is niet gezegd dat deze niet, net zoals bijvoorbeeld de uitleg van het bewijs-vermoeden in Groningen, onderwerp van juridische strijd zal worden. Hierin is ook een belangrijke rol weggelegd voor de onafhankelijke commissie die de gemeente Utrecht heeft ingesteld.

Aanbevelingen

We doen hieronder aanbevelingen voor de versterking van de herstelaanpak. Dat doen we in drie categorieën: aanbevelingen over de **definitieve subsidieregeling en de kostenverdeling** daarbinnen (1 en 2), aanbevelingen over verdere **ontzorging van keldereigenaren** (3 en 4), en aanbevelingen over de **inrichting en aansturing van de herstelaanpak** in het algemeen (5 en 6).

1. Hou in de definitieve regeling vast aan de herstelgerichte en pragmatische systematiek

We zijn positief over een aantal van de grondbeginselen van de herstelaanpak. We adviseren dan ook om hieraan vast te houden in de keuze voor de definitieve regeling. Het College heeft aan de Raad laten weten dat voor de kostenverdeling in de definitieve regeling ook de opties “bewijsvermoeden” en “technisch expert-oordeel” worden onderzocht. Wij verwachten dat beide opties het risico op verdere juridisering en verslechterende verhoudingen met zich mee kunnen brengen:

- Bij de variant ‘technisch expert-oordeel’ merken we op dat het eenduidig toewijzen van schades aan een verantwoordelijke partij in veel gevallen een zeer ingewikkelde opgave is, die veel voer voor discussie zal opleveren, en daarmee kan leiden tot een *battle of the experts*. De achtergrond daarvan is dat er bij de schades aan kelders in het wervengebied bijna altijd sprake is van een complexe samenloop van uiteenlopende schadeoorzaken.
- De variant ‘bewijsvermoeden’ is op het eerste gezicht in het voordeel van eigenaren. Toch signaleren we een (groot) risico op de toename van conflicten tussen eigenaren en gemeente. Hiervoor baseren we ons op de ervaringen met het bewijsvermoeden in Groningen. Hoewel de introductie van dat bewijsvermoeden aan de ene kant de positie van gedupeerden heeft versterkt, heeft het er ook toe geleid dat overheid en burgers steeds meer tegenover elkaar zijn komen te staan. Dat komt omdat het bewijsvermoeden met zich meebrengt dat de overheid, als die ervan overtuigd is dat bepaalde schades niet (geheel) aan haar zijn toe te rekenen, zal moeten bewijzen dat dat het geval is. De burger treft dan niet langer een overheid aan zijn zijde die gezamenlijk op zoek gaat naar een goede oplossing van een kelder, maar een overheid die (vaak door de inhuur van experts en advocaten) zich inspant om te bewijzen dat zij niet verantwoordelijk is voor het veroorzaken van schade. Dat doet verhoudingen verstarren én draagt in het geheel niet bij aan het herstel van vertrouwen in de gemeente.

Daarom adviseren wij om in de definitieve regeling vast te houden aan de systematiek voor kostenverdeling zoals die in de tijdelijke subsidieregeling in elkaar zit. De details daarvan kunnen uiteraard nog worden verfijnd (zoals de precieze percentages in de kostenverdeling), binnen het bestaande kader. Onze inschatting is dat deze systematiek het meest ondersteunend is aan de belangrijkste doelen van het programma: behoud van erfgoed en herstel van vertrouwen.

2. Kies voor een regeling waarbinnen publiek geld zoveel mogelijk ten goede komt aan herstel

In het verlengde hiervan willen we erop wijzen dat bij het inrichten van een definitieve regeling voor herstel een van de belangrijke richtsnoeren altijd zou moeten zijn dat publiek geld maximaal ten goede komt aan het daadwerkelijk herstellen van schade. Dat betekent dat uitvoeringskosten zo laag mogelijk moeten worden gehouden (wat in andere hersteloperaties vaak niet goed lukte). We raden aan om deze overweging uitdrukkelijk te betrekken bij een keuze voor een variant voor de kostenverdeling in de definitieve subsidieregeling. We verwachten dat beide hierboven genoemde varianten (bewijsvermoeden en expertoordeel) leiden tot verhoogde uitvoeringskosten, omdat ze beide naar verwachting vragen om meer inzet van schade-experts en juristen. De reden daarvoor is dat ze minder toekomstgericht zijn en meer aandacht hebben voor (het aantonen van aansprakelijkheid voor) schade-oorzaken. Hogere uitvoeringskosten betekenen uiteindelijk dat er minder publieke middelen kunnen worden besteed aan kelderherstel: iedere euro kan immers maar één keer worden

uitgegeven. Ook adviseren we de gemeente in dit kader om uitvoeringskosten van de aanpak nauwlettend te monitoren, en hierop bij te sturen als deze zich in de verkeerde richting ontwikkeling.

3. Werk in de uitvoering van herstelprojecten met vaste directievoerders die verantwoordelijk zijn voor de aansturing van herstelwerkzaamheden aan kelders

Uit de door ons gevoerde gesprekken komt naar voren dat bijna alle geïnterviewden het erover eens zijn dat van individuele keldereigenaren niet verwacht kan worden dat zij de uitvoering van kelderherstel praktisch aansturen. Dit is een taak die om specifieke kennis en ervaring vraagt, waarin regelmatig lastige keuzes moeten worden gemaakt, zeker omdat de ervaring leert dat veel problemen zich pas openbaren als een kelder 'open ligt' en dus niet zijn voorzien in het herstelplan. Daarbij komt dat deze rol volgens betrokkenen veel tijd vraagt, en er regelmatig beslissingen moeten worden gemaakt die bijvoorbeeld impact hebben op gemeentelijke eigendommen (bv: werfmuren) of de openbare weg (bijvoorbeeld de impact van vertraging in herstelwerkzaamheden op de bereikbaarheid van de binnenstad, doordat de straat langer open blijft).

Daarom adviseren we om in principe (tenzij eigenaren hier expliciet geen voorstander van zijn) de dagelijkse aansturing van herstelwerkzaamheden te laten plaatsvinden door ervaren en kundige directievoerders. Zij zijn in staat om eigenaren terzijde te staan bij het doorhakken van knopen die zich voordoen bij het herstel van kelders en te fungeren als schakel naar de uitvoerende partijen. Het uitgangspunt zou moeten zijn dat de gemeente zorgt voor een vaste 'pool' van gekwalificeerde directievoerders waarop eigenaren een beroep kunnen doen, en de inzet van deze directievoerders vergoedt. Zo kan de gemeente keldereigenaren verder ontzorgen en nog beter invulling geven aan de gezamenlijke verantwoordelijkheid van eigenaren én gemeente voor het herstel van de kelders.

Een nóg verder gaande invulling op dit punt zou zijn dat de gemeente het opdrachtgeverschap voor herstelwerkzaamheden overneemt van eigenaren. In theorie is dit mogelijk – het Instituut Mijnbouwschade Groningen biedt deze mogelijkheid bijvoorbeeld. Wij adviseren dit op dit moment echter niet omdat we denken dat het voorbijgaat aan de verantwoordelijkheid voor het onderhoud van de kelder die in beginsel bij de keldereigenaar ligt. Van de gemeente mag ook zeker een bijdrage worden verwacht aan het waarmaken van deze verantwoordelijkheid, maar die zou in de eerste plaats de vorm moeten krijgen van het goed ondersteunen en faciliteren van de eigenaar in financiële en praktische zin. Wel denken we dat het mogelijk moet zijn om in bijzondere omstandigheden de stap te zetten richting opdrachtgeverschap bij de gemeente, zoals bijvoorbeeld al is gebeurd aan de Kromme Nieuwegracht, waar de gemeente opdrachtgever is voor het herstel van kades en werfmuren, en daarbij die rol ook vervult voor kelders die tegelijkertijd worden hersteld.

4. Maak het herstelproces voor eigenaren voorspelbaarder en gestructureerder en zorg voor betere ondersteuning van eigenaren hierbinnen

Een aantal geïnterviewde eigenaren ervaren het herstelproces nog als ingewikkeld en moeilijk te overzien. Zij weten niet altijd op welk punt in het proces zij zich bevinden, welke stappen er nog te zetten zijn, en vooral wie er aan de lat staat om die stap(pen) te zetten: zij zelf of de gemeente? Daarbij geven sommige eigenaren aan dat het hen zou helpen om meer helderheid te krijgen over de taakverdeling tussen hen en de gemeente.

We bevelen dan ook aan om eigenaren nog beter te ondersteunen in het doorlopen van het stappenplan, en aan de start van een hersteltraject heldere afspraken te maken met eigenaren over de onderlinge rol- en taakverdeling tussen hen en de gemeente. Daarbij ligt het initiatief uiteindelijk bij de eigenaar als opdrachtgever voor het herstel, maar zou het volgens ons passend zijn als de gemeente iedere eigenaar een procesbegeleider toewijst die het proces om te komen tot herstel structureert en regisseert. Deze professional zou er ook voor moeten zorgen dat de praktische coördinatielast bij eigenaren zoveel mogelijk wordt weggenomen, zeker daar waar het gaat om het

onderhouden van contact met diverse gemeentelijke onderdelen.

5. Versterk de regie van de gemeente op het herstel van de kelders. Streef op termijn naar integratie van de huidige bottom-up werkwijze met een meer gecoördineerde aanpak per rak of straat, met een centrale programmering in overleg met nutsbedrijven

We achten het logisch en passend dat de gemeente de pilotfase van de regeling 'bottom up' heeft vormgegeven – in principe kon elke individuele eigenaar meedoen de regeling. Toch is deze benadering op termijn volgens ons niet houdbaar, gezien de enorme opgave die er voor het wervengebied ligt (o.a.: 1000 te herstellen kelders). Dit vraagt in de komende jaren om een meer gecoördineerde werkwijze, met een centrale programmering die aangeeft in welke jaren er welke straten/rakken 'aan de beurt zijn' voor herstel. Dit heeft een aantal voordelen. Ten eerste kan er op die manier meer verbinding worden gezocht met andere grote opgaven die er liggen in het wervengebied, zoals het vervangen van leidingen door nutsbedrijven. De gemeente kan zijn regie op de uitvoering hiervan versterken en voorkomen dat de afstemming met nutsbedrijven bij individuele eigenaren terecht komt (wat onwenselijk is). Ten tweede wordt de aanpak er uitvoerbaarder en beheersbaarder van. Zo kan de bereikbaarheid van de binnenstad veel beter worden gegarandeerd als het uitvoeren van herstel niet is versnipperd over allerlei kleinere projecten in het wervengebied.

Deze benadering zou in diverse gradaties vorm kunnen krijgen. Een vergaand model zou zijn dat eigenaren alleen aanspraak kunnen maken op subsidie als hun kelder op grond van de centrale planning aan de beurt is. Ook zijn er minder vergaande varianten mogelijk. Ook als voor een meer vergaande variant wordt gekozen, willen we meegeven dat voor urgente gevallen altijd de mogelijkheid zal moeten blijven om, ook als zij niet op korte termijn aan de beurt zijn, subsidie aan te vragen. Zo kunnen evident onredelijke of onwenselijke situaties worden voorkomen.

6. Ga na of verdere versimpeling van de herstelaanpak mogelijk is

Sommige eigenaren deinzen er nog voor terug om deel te nemen aan de tijdelijke subsidieregeling, omdat zij de onzekerheden die gepaard gaan met het uitvoeren van herstel te groot vinden. Ook ervaren sommige eigenaren het herstelproces nog als ingewikkeld en moeilijk te overzien. Tegen die achtergrond adviseren we de gemeente om na te gaan of verdere versimpeling van de werkwijze mogelijk is. Zo zou in een pilot kunnen worden verkend of een meer gestandaardiseerde vergoeding mogelijk is, voor bijvoorbeeld drie categorieën van kelders ('eenvoudig', 'gemiddeld' en 'complex'). Aan de voorkant zou dan (per categorie) met eigenaren een plafond voor de eigen bijdrage kunnen worden overeengekomen (met ongeveer dezelfde hoogte als in de tijdelijke regeling), waarbij de gemeente het surplus aan kosten voor zijn rekening neemt. Zo weten eigenaren bij de start van herstel beter waar zij financieel aan toe zijn.

Deze werkwijze kan aan drie aandachtspunten tegemoet komen: ten eerste neemt hij (een deel van de) onzekerheid bij eigenaren weg, geeft hij hen extra duidelijkheid bij de start van herstel en verkleint hij daarmee drempels voor deelname. Daarnaast versimpelt en versnelt deze werkwijze het proces, omdat er niet langer altijd een op maat gemaakt herstelplan gemaakt moet worden. Ook is deze variant in lijn met de vorige aanbeveling, omdat hij kosten voor expertadvies bespaart: het is immers niet langer nodig om voor iedere kelder een individueel herstelplan op te laten stellen.

Een randvoorwaarde is wel dat het, op basis van de tot nu toe opgedane ervaringen, mogelijk is om kelders ook zonder herstelplan te herstellen. Of gemeente en andere betrokken partijen al genoeg hebben geleerd op dit vlak om deze stap te kunnen zetten, kunnen wij niet beoordelen.

Andersson
Elffers
Felix

Samen voor de werven

- Evaluatie van de invulling van de burenplicht en de zorgplicht van de gemeente in het Wervengebied.
- Evaluatie van de samenwerking met en de ondersteuning aan keldereigenaren door de gemeente.
- Evaluatie aanspreekbaarheid voor mensen die contact hebben gezocht met de gemeente over het Wervengebied.

Rapport

In opdracht van de Gemeente Utrecht
2023678

beautiful lives

Leeswijzer

Beste lezer,

Voor u ligt de rapportage van twee onderzoeken:

- Inzicht in de **samenwerking** met en **facilitering** van keldereigenaren in het Wervengebied.
- Inzicht in de **aanspreekbaarheid** voor mensen uit het Wervengebied die contact hebben gezocht met de gemeente over een onderwerp in het wervengebied.
- Inzicht in de ervaring van mensen in het Wervengebied met het invullen van de **burenplicht en de zorgplicht** door de gemeente.

Het veldwerk heeft plaatsgevonden in de weken 5 t/m 9 van 2024 en geeft een weergave van de ervaring en beleving van de geïnterviewden. Hierbij is de geïnterviewden gevraagd te reflecteren op de afgelopen twee jaar.

Tijdens deze periode zijn sommige zaken inmiddels door de gemeente verbeterd, of anders ingevuld, waardoor het kan voorkomen dat de ervaringen een weergave zijn van hoe dit eerder geregeld is geweest. Ook zijn de eigenaren allen onderdeel van de pilotfase. Het is belangrijk om hiervan bewust te zijn tijdens het lezen.

In dit document hebben we een symbool (~) toegevoegd bij zaken die tijdens het onderzoek door de Gemeente Utrecht zijn opgepakt.

Management Samenvatting

Context

De gemeente Utrecht werkt de komende 30 jaar aan het herstel en behoud van de werven, muren en kelders in de historische binnenstad. Daaronder verstaat de gemeente ook het herstel van de samenwerking tussen diverse stakeholders in het wervengebied en de gemeente en het invullen van de zorgplicht en de burenplicht. Om de voortgang hiervan te meten heeft onderzoeksbureau Beautiful Lives (BL) in het eerste kwartaal van 2024 twee onderzoeken uitgevoerd:

Onderzoek 1: onderzoek onder keldereigenaren die samen met de gemeente hun kelders herstellen, subsidie hebben gevraagd of op het punt staan dat te doen. Dit onderzoek is gericht op de beleving van deze keldereigenaren van de samenwerking (inhoud, proces en relatie) met en facilitering en ondersteuning door de gemeente. Dit is verkend in individuele gesprekken van 1,5 uur met 12 keldereigenaren die in verschillende fasen van kelderherstel zitten.

Onderzoek 2: onderzoek onder een bredere groep inwoners en ondernemers in het wervengebied naar hun beleving van de aanspreekbaarheid van de gemeente als het gaat om gezamenlijk beheer en gebruik, en het herstel van werven en walmuren. Deze vraag is middels 15 online gesprekken van elk 30 minuten verkend.

Beide onderzoeken worden in kwartaal 1 van 2025 herhaald om de voortgang te meten.

Onderzoek 1: keldereigenaren over de samenwerking, facilitering en ondersteuning door de gemeente

Kerninzichten

Eigenaren zijn over het algemeen positief over de samenwerking met en de facilitering en ondersteuning door de gemeente. Ze waarderen het persoonlijke contact en benadrukken de betrokkenheid en de constructieve, oplossingsgerichte en empathische houding van de gemeente. Keldereigenaren ervaren een gedeelde verantwoordelijk om samen met de gemeente zorg te dragen voor de bijzondere plek waar zij wonen en/of werken. De samenwerking met de gemeente is voor hen van grote toegevoegde waarde, o.a. vanwege de kennis en financiële ondersteuning van de gemeente op dit complexe traject. De gemeente wordt daarin als een betrokken, prettige en betrouwbare partner gezien.

Hoewel eigenaren heel positief zijn over de samenwerking, ervaren zij hun rol als opdrachtgever als complex. Dit komt voort uit:

Complexiteit van het project: het is voor keldereigenaren lastig om overzicht te houden over wat er in elke stap van het herstel nodig is, wat er van hen verwacht wordt en wie hierbij betrokken zijn. De eigenaar heeft immers niet alleen met de gemeente te maken, maar ook met het adviesbureau, de aannemer, met buren en bijvoorbeeld een bank.

Onvoldoende kennis: zeker naarmate het traject vordert en de complexiteit ervan toeneemt, missen keldereigenaren de bouwkundige, financiële en/of juridische kennis die nodig is om het herstel in goede banen te leiden. Op dat vlak ervaren zij de relatie met de gemeente niet als gelijkwaardig. De gemeente heeft deze kennis immers wel in huis of kan hierover makkelijker beschikken. Zeker wanneer er een verschil van inzicht is, wordt deze ongelijkwaardigheid sterk gevoeld.

Zorgen over onvoorziene risico's en mogelijke extra kosten: keldereigenaren maken zich zorgen over onvoorziene risico's en bijbehorende kosten die mogelijk tijdens het herstel aan het licht komen en of/hoe zij die eventueel moeten bekostigen.

Onduidelijkheid over contactpersonen/mandaat: met name eigenaren voor wie veel beheer en kelderherstelactiviteiten door elkaar lopen ervaren hinder van het feit dat niet altijd duidelijk is bij wie ze moeten zijn en wie welk mandaat waarvoor heeft.

Onderzoek 1: keldereigenaren over de samenwerking, facilitering en ondersteuning door de gemeente

Aanbevelingen

Gezien de positieve beleving van zowel de samenwerking met als de ondersteuning en facilitering door de gemeente adviseren wij om de huidige manier van werken waarbij persoonlijk contact, betrokkenheid en empathie en een constructieve en oplossingsgerichte houding centraal staan verder uit te bouwen.

Om de samenwerking, facilitering en ondersteuning verder te verbeteren adviseren wij:

Ondersteuning van het opdrachtgeverschap van keldereigenaren te versterken bijvoorbeeld door het aanstellen van een regievoerder en bijvoorbeeld het inzetten van een online dashboard. De regievoerder zien we daarbij als een 'single point of contact' voor de keldereigenaar ~. De regievoerder coördineert de communicatie tussen de eigenaar en de gemeente, zorgt voor overzicht en voorkomt dat de keldereigenaar met meerdere personen moet schakelen. In een online dashboard staan alle documenten, correspondentie voor alle betrokkenen bij elkaar en wordt duidelijk wat de eigenaar, wanneer van welke contactpersoon mag verwachten.

Verminder onzekerheid m.b.t. onverwachte kosten & risico's: neem zorgen van eigenaren over mogelijke extra kosten en risico's serieus en communiceer vroegtijdig over het risico hierop en over de wijze waarop de gemeente dit risico helpt te ondervangen via haar subsidieplan ~.

Clusteraanpak van het kelderherstel: aanpakken van kelderherstel per rak~ voelt voor eigenaren als logisch en efficiënt. Door 'samen te kunnen optrekken' met de buren wordt ook de relatie van eigenaren t.o.v. de gemeente versterkt.

Onderzoek 2: bredere groep in het Wervengebied over hun beleving van de aanspreekbaarheid van de gemeente

Kerninzichten

Mensen die contact hebben gezocht met de gemeente over gezamenlijk beheer en gebruik, en het herstel van werven en walmuren zijn **over het algemeen erg tevreden over de aanspreekbaarheid van de gemeente**. Zeker als het gaat om bereikbaarheid, beschikbaarheid, toegankelijkheid, en inhoudelijke toerusting zijn deelnemers tevreden.

Verbetering zien zij met name in de opvolging en daadkracht van de gemeente n.a.v. hun contactmoment en deels in ontvankelijkheid voor kritiek. Hoewel ondernemers ook positief zijn over de huidige aanspreekbaarheid van de gemeente, zijn zij, op basis van eerdere ervaringen, vaak meer iets afwachtend en terughoudend. Zij vragen zich af of deze positieve ervaringen blijvend zullen zijn in hun toekomstige contacten met de gemeente.

Aanbevelingen

Gezien de positieve waardering van de aanspreekbaarheid van de gemeente onder bredere groep inwoners en ondernemers in het wervengebied adviseren wij om verder te gaan op de ingeslagen weg van persoonlijk contact, betrokkenheid, empathie en een constructieve, oplossingsgerichte houding.

Om de aanspreekbaarheid verder te verbeteren adviseren wij:

Opvolging en ondersteuning te optimaliseren: zorg voor betere terugkoppeling van taken en inspecties ~ , waarbij duidelijke vervolgstappen, contactpersonen en verantwoordelijkheden worden aangegeven. Communiceer ook wanneer vervolgstappen nog niet duidelijk zijn (verwachtingsmanagement) ~.

Zorg voor eenduidig beleid richting ondernemers: Voor het behoud van de werven is er vanuit ondernemers vraag naar eenduidig beleid en constructievere samenwerking, zowel met de gemeente als tussen de afdelingen van de gemeente zelf (economie, stadsbeheer, vergunning/handhaving).

Inhoudsopgave

1. Doelstellingen & opzet

2. Samenwerking met & facilitering van keldereigenaren

- Kerninzichten - samenwerking & facilitering
- Conclusie en aanbevelingen - samenwerking & facilitering

3. Aanspreekbaarheid voor mensen uit het wervengebied die contact gezocht hebben

- Kerninzichten - aanspreekbaarheid
- Conclusie en aanbevelingen - aanspreekbaarheid

beautiful**lives**

samenwerken en samenleven in het wervengebied

Herstel- en beheerprogramma wervengebied

- De komende 30 jaar werkt de gemeente Utrecht (GU) aan het herstel en behoud van werven, muren en kelders in het historische centrum.
- Een programma met grote impact voor keldereigenaren, maar ook voor een ieder die, op welke wijze dan ook, betrokken is bij de stad Utrecht.

Zorg- en burenplicht centraal

- De GU voelt dan ook een grote verantwoordelijkheid om op goede wijze samen te werken met keldereigenaren en hen te faciliteren bij het herstel van hun kelder.
- Daarnaast wil de GU uiteraard ook goed aanspreekbaar zijn voor iedereen die op een andere manier betrokken is bij dit gebied.

Onderweg van IST naar Soll

- De GU wil inzicht krijgen in de hoe de huidige samenwerking, facilitering en aanspreekbaarheid verloopt en waar optimalisatie nodig is.
- Beautiful Lives (BL) is gevraagd om dit vanuit het perspectief van deze doelgroepen in kaart te brengen middels een 0-meting in 2024 en een 1-meting in 2025.

beautiful lives

Onderzoeksdoelstellingen

Inzicht in de ervaring, beleving en verwachtingen van de samenwerking, facilitering en aanspreekbaarheid van de gemeente Utrecht in het kader van het herstel- en beheerprogramma in het wervengebied om, indien nodig:

- **de samenwerking en facilitering van keldereigenaren verder te optimaliseren;**
- **de aanspreekbaarheid van de gemeente voor andere partijen rondom het wervengebied te verbeteren.**

IST: doelgroep keldereigenaren

1. Evaluatie van ervaringen, belevingen en verwachtingen t.a.v. **samenwerking**

- **Inhoudelijke samenwerking:**
  - Helderheid en waardevol?
  - In hoeverre delen de GU en de keldereigenaren dezelfde ambities/ belangen?
- **Procesmatige samenwerking**
  - Fasering en proces ontwerp?
  - Rolverdeling en regie?
  - Kwaliteit en effectiviteit
  - Helderheid en waardevol?
- **Relationele samenwerking**
  - Vertrouwen, respect?
  - Heldere rolverdeling en omgang belangen?

2. Evaluatie van ervaringen, belevingen en verwachtingen t.a.v. **facilitering**

- Inzicht in de beleving van de verschillende aspecten van het ondersteuningsproces:
  - Kelderinspecties, opdrachtgeverschap?
  - Financiële ondersteuning met subsidieregeling en lening?
  - Vergunningaanvraag, advies bouwmeester?
  - Participatie mogelijkheden?
  - Kenniscentrum en wervenkadaster?
  - Werkwijze omgevingsmanagers?

IST: doelgroep inwoners, ondernemers, gebruikers

3. Evaluatie van ervaringen, belevingen en verwachtingen t.a.v. **aanspreekbaarheid**

- Beschikbaarheid, toegankelijkheid, bereikbaarheid GU?
- Ontvankelijk voor kritiek, inhoudelijk toegerust?
- Daadkrachtig?

SOLL

4. Optimalisaties voor samenwerking, proces en relatie

- Welke verbeterpunten zijn noodzakelijk en welke wenselijk op het vlak van:
  - Inhoudelijk
  - Procesmatig
  - Relationeel
- Hoe verschilt dit tijdens de 0- en de 1-meting?

Aanpak in een vogelvlucht

Scoping sessie
- Bijeenbrengen bestaande kennis
- Delen hypothesen
- Vertalen van doelstellingen naar onderzoeksvragen.

Veldwerk
- 12 gesprekken met keldereigenaren t.b.v. samenwerking & facilitering.
- 15 gesprekken met mensen die contact hebben gezocht over het wervengebied t.b.v. aanspreekbaarheid.

Analyse
- 2 tussentijdse analyses samen met het gemeentelijk team.
- Analyse na afronding veldwerk.

Rapportage
- Uitgebreide rapportage met resultaten van de twee onderzoeken.

Optionele deelsessie
- Intern delen van resultaten.

* Selectie van deelnemers zal per onderzoek worden toegelicht.

Inhoudsopgave

1. Doelstellingen & opzet

2. Samenwerking met & facilitering van keldereigenaren

- Kerninzichten - samenwerking & facilitering
- Conclusie en aanbevelingen - samenwerking & facilitering

3. Aanspreekbaarheid voor mensen uit het wervengebied die contact gezocht hebben

- Kerninzichten - aanspreekbaarheid
- Conclusie en aanbevelingen - aanspreekbaarheid

Met wie we hebben gesproken:

12 keldereigenaren
Participerend in de pilot kelderherstel

2 ondernemers

5 bewoners

5 vastgoedeigenaren/ beheerders

Max 2 eigenaren
zijn betrokken (geweest) bij het AEF onderzoek

Max 3 eigenaren
Zijn al voorbij stap 4 van kelderherstel

Inhoudsopgave

1. Doelstellingen & opzet

2. Samenwerking met & facilitering van keldereigenaren

- **Kerninzichten - samenwerking & facilitering**
- Conclusie en aanbevelingen - samenwerking & facilitering

3. Aanspreekbaarheid voor mensen uit het wervengebied die contact gezocht hebben

- Kerninzichten - aanspreekbaarheid
- Conclusie en aanbevelingen - aanspreekbaarheid

beautiful lives

Kerninzichten samenwerking & facilitering

1. **Eigenaren zijn over het algemeen positief over de samenwerking met en de facilitering van de gemeente. Het persoonlijke contact en de betrokken en constructieve houding zijn onderliggende kernkwaliteiten hiervoor.**
2. **Eigenaren voelen zich verantwoordelijk om samen met de gemeente zorg te dragen voor het wervengebied. De samenwerking met de gemeente is hierin voor hen een grote toegevoegde waarde.**
3. **Eigenaren ervaren met name het opdrachtgeverschap binnen het kelderherstel complex. Dit wordt versterkt naarmate het traject vordert en de complexiteit toeneemt.**
4. **In hun relatie met de gemeente ervaren eigenaren het opdrachtgeverschap niet als gelijkwaardig.**
5. **Eigenaren ervaren onzekerheid over onvoorziene bijbehorende risico's en daaruit eventueel voortkomende kosten.**

2.1 Samenwerking & facilitering

Eigenaren zijn over het algemeen positief over de samenwerking met en de facilitering van de gemeente. Het persoonlijke contact en de betrokken en constructieve houding zijn onderliggende kernkwaliteiten hiervoor.

Drie kernkwaliteiten van de gemeente dragen bij aan positieve beoordeling van de gemeente als geheel

Persoonlijk contact

Betrokken en empathisch

Constructief en oplossingsgericht

Deze slide relateert aan:

Inhoud | Proces | **Relatie**

Persoonlijk contact belangrijke pijler onder positieve beoordeling gemeente

Persoonlijk contact is een belangrijke pijler onder de positieve beoordeling van de gemeente.

- De ‘ons-kent-ons cultuur in het wervengebied waar veel eigenaren elkaar persoonlijk kennen en zich verbonden voelen met de unieke omgeving die zij met elkaar delen en beheren.
  - Het wervengebied voelt voor bewoners als een tuin die zij gezamenlijk delen met hun buren.
  - Vaak organiseren zich eigenaren zich per rak en heeft men goed contact met de buren binnen dit rak.

Deze persoonlijke verbondenheid uit zich in de wijze waarop eigenaren contact willen met de gemeente. Zij zien graag een gezicht bij de persoon en hebben sterke behoefte aan face-to-face contact waar mogelijk.

- Een keer op bezoek komen en samen bij de werfkelder afspreken wordt gewaardeerd.
- Grotendeels wordt dit persoonlijke contact reeds door de omgevingsmanager en wervenmeester vervuld.

De gemeente sluit in de wijze waarop ze contact heeft met de keldereigenaren goed aan bij deze persoonlijke, betrokken cultuur.

Deze slide relateert aan:

Inhoud | Proces | **Relatie**

Betrokken en empathische houding van de gemeente krijgt veel waardering

Het valt eigenaren op dat de gemeente (m.n. omgevingsmanagers) een grote betrokkenheid toont in contact.

- Vooral in persoonlijk (face to face of mondeling) contact wordt grote bevlogenheid voor kelderherstel opgemerkt en zien keldereigenaren dat er hart is voor de zaak.
- In dit contact toont de gemeente zich geïnteresseerd in het persoonlijke verhaal van eigenaren en stelt zich empathisch op.
  - Eigenaren voelen zich daardoor aangemoedigd om aan het kelderherstel deel te nemen en, om vanuit deze positieve ervaring, ook buren te betrekken.
  - Eigenaren ervaren ruimte om hun vragen te stellen aan hun vaste contactpersoon (de omgevingsmanager), die zich proactief voor hen inzet.

Het betrokken en empathische contact draagt bij aan respect en vertrouwen in de inzet van de gemeente:

- Ze zien in dat ambtenaren binnen de afdeling werven zich hard voor hen maken, waarbij ze ook begrijpen dat hobbels in het proces niet op persoonlijke titel zijn toe te schrijven en discussies op inhoud moeten worden gevoerd.

Deze slide relateert aan:

Inhoud | Proces | Relatie

Gemeente vult rol als samenwerkingspartner constructief en oplossingsgericht in

In de samenwerking met de betrokken ambtenaren binnen de afdeling werven zien eigenaren dat de gemeente zich over het algemeen constructief en oplossingsgericht opstelt.

Daarbinnen wordt met name de invulling van de rol van de omgevingsmanagers geroemd. Zij spannen zich echt in voor de eigenaren die zij 'onder hun hoede hebben'.

- De communicatielijnen met omgevingsmanagers zijn korter dan men van de gemeente gewend is bij eerder contact over andere zaken;
- Eenmaal in contact met de omgevingsmanager kan er redelijk snel doorverwezen worden naar de benodigde persoon of afdeling;
- Daarnaast doen de omgevingsmanagers hun best om vragen van eigenaren te beantwoorden en vertragingen te voorkomen waar mogelijk.
- Dit straalt af op de gemeente als geheel en draagt ook bij aan de ervaren betrokkenheid:
  - Hoewel het niet altijd lukt om ook een oplossing aan te dragen die de eigenaar verwacht, wordt de goede wil wel herkend en zien eigenaren dat men zich voor hen inspant.

2.2 Samenwerking & facilitering

Eigenaren voelen zich verantwoordelijk om samen met de gemeente zorg te dragen voor het wervengebied. De samenwerking met de gemeente is hierin voor hen een grote toegevoegde waarde.

Deze slide relateert aan:

Inhoud | Proces | Relatie

Samen verantwoordelijk voor een uniek stukje werelderfgoed

"Ik denk dat iedere eigenaar die hier een pand heeft dat niet zomaar doet. Dan wil je gewoon zorg dragen voor het erfgoed en kies je voor die verantwoordelijkheid."

Keldereigenaren zijn trots om onderdeel te zijn van dit unieke stukje werelderfgoed en voelen zich persoonlijk betrokken.

- Veel van hen geven aan dat kiezen voor een pand in het wervengebied een bewuste keuze is;
- Zij zijn zich dan ook bewust van de verantwoordelijkheid die bij dit eigendom komt kijken.
- Zij zien het als hun plicht om samen met de gemeente hun steentje bij te dragen voor het behoud van zowel het erfgoed als de functionaliteit van de kelder.

Samen optrekken met de gemeente is daarbij een randvoorwaarde:

- Dit maakt grootschalig kelderherstel mogelijk, omdat dit zelfstandig uitvoeren voelt als een onmogelijke opgave.
- De gemeente brengt de benodigde partijen bij elkaar, brengt kennis mee en misschien nog wel het belangrijkste, brengt het grootste deel van de kosten bij elkaar.

Deze slide relateert aan:

Inhoud | Proces | Relatie

Eigenaren zijn zich bewust van de sociale & maatschappelijke rol van het wervengebied

Eigenaren erkennen het belang van het wervengebied voor de stad Utrecht. Het wervengebied vormt als het ware het bruisend hart van de stad Utrecht.

- Zij herkennen het maatschappelijk belang hiervan: het wervengebied draagt bij aan de Utrechtse identiteit.

- Zij erkennen ook de sociale functie van het gebied:
  - Het biedt plaats aan verschillende bewoners, winkels, bedrijven en horeca faciliteiten, die elk op hun manier bijdragen aan de leefbaarheid in het gebied.

"De grachten en het wervengebied zijn het visitekaartje van de stad"

Deze slide relateert aan:

Inhoud | **Proces** | Relatie

Langdurig behoud van mooie werven vraagt om een overkoepelende aanpak

Samenwerking tussen bewoners, lokale ondernemers en de gemeente is essentieel voor het behouden en versterken van de unieke sfeer en identiteit van de wervenomgeving, zodat zowel het historische karakter als moderne behoeften worden gerespecteerd.

- Eigenaren spreken de voorkeur uit om zich zo veel mogelijk per rak te organiseren en werkzaamheden te clusteren, en verwachten deze werkwijze ook terug van de gemeente, om langdurige kwaliteit van het gebied te kunnen garanderen.
  - Enerzijds betekent dit dat de gemeente faciliteert dat werkzaamheden (rondom kelderherstel) geclusterd worden en buren gelijktijdig met elkaar kunnen optrekken ~ .
  - Anderzijds wensen eigenaren dat er goed nagedacht wordt over andere factoren die impact hebben op de staat van hun kelder ~ , zoals overige renovatiewerkzaamheden (bijv. aan wal- en kluismuren) en zwaar verkeer, en hoe dit is in te richten zodat na kelderherstel niet nog nieuwe schade optreedt.

Het streven naar een duurzame en inclusieve ontwikkeling van de wervenomgeving staat dan ook centraal, waarbij gezamenlijk naar een lange termijn oplossingen voor de huidige uitdagingen moet worden gezocht.

2.3 Samenwerking & facilitering

Eigenaren ervaren met name het opdrachtgeverschap binnen het kelderherstel als complex. Dit wordt versterkt naarmate het traject vordert en de complexiteit toeneemt.

Deze slide relateert aan:

Inhoud | **Proces** | Relatie

Drie redenen waarom het proces als complex wordt ervaren

Gebrek aan overzicht

Veel ‘tussenschakels’

Gebrek aan kennis

Deze slide relateert aan:

Inhoud | **Proces** | Relatie

Gebrek aan overzicht maakt opdrachtgeverschap complex

Het herstel van de kelders is een proces waar veel stappen, stakeholders en details bij komen kijken. Dit maakt het een veelomvattend en complex project. Hoewel de gemeente de overkoepelende stappen inzichtelijk gemaakt heeft in een overzicht, is er een veelheid aan 'tussentaakjes' die het opdrachtgeverschap complex maken.

Kelderherstel vraagt meer tijd, kennis en aandacht van eigenaren dan ze zich vooraf voorstellen.

De hoofdtaken van het herstel zijn duidelijk, maar de veelheid van daaruit voortkomende 'tussentaakjes' hebben eigenaren niet voorzien

Bij de verschillende fases komen veel 'tussentaakjes' kijken, waar eigenaren soms onverwacht en ad hoc mee worden geconfronteerd.

- Denk aan bepaalde documenten die moeten worden opgevraagd voor bijv. vergunningen, of contact met bijv. de aannemer.

Fasering onduidelijk: deadlines voor de gemeente ontbreken

Hoewel deadlines die voor eigenaren gelden vaak goed worden gecommuniceerd, is het daarentegen vaak niet duidelijk wanneer de gemeente ergens op terug komt.

Veelheid van stappen, deadlines en betrokkenen zijn daardoor overweldigend

Het is makkelijk om het overzicht te verliezen bij alles wat moet gebeuren, met name als dat overzicht bij voorbaat al niet compleet is

- bijv. in het geval van een ontbrekende deadline, of wanneer onduidelijk is wie wat oppakt

Deze slide relateert aan:

Inhoud | **Proces** | Relatie

Gebrek aan overzicht maakt opdrachtgeverschap complex

Het programma wervengebied mist belangrijke details die kunnen bijdragen om het opdrachtgeverschap overzichtelijker te maken.

*"**WANNEER** kan ik hierover reactie van de gemeente verwachten?"*

*"**WAAR** kan ik ook alweer vinden welke correspondentie hierover is geweest?"*

*"**WAT** zijn de taken die in deze fase aan bod zullen komen? En **WIE** pakt dat precies op?"*

*"**WELKE** documenten zal ik hier straks voor nodig hebben?"*

*"Bij **WIE** kan ik hiervoor ook alweer terecht?"*

*"**WIE** doet eigenlijk wat binnen de werven?"*

Deze slide relateert aan:

Inhoud | **Proces** | Relatie

Gebrek aan overzicht leidt tot behoefte aan meer grip op het (proces van het) project

Keldereigenaren hebben behoefte aan duidelijke regie en helder overzicht op de verschillende stappen en taken (kleine en groot) om zo beter grip te krijgen op dit complexe project.

- Eigenaren geven terug dat het project een procesbewaker ~ of controller kan gebruiken:
  - Deze procesbewaker houdt toezicht op het proces en controleert of het loopt zoals voorgenomen;
  - De procesbewaker is een spin in het web en kan eigenaren snel en efficiënt doorverwijzen naar de juiste persoon binnen de gemeente of eventueel daarbuiten.

- Daarnaast is er behoefte aan duidelijk overzicht van de verschillende details met betrekking tot het ‘wanneer’, ‘wie’ of ‘wat’.
  - Een online projectmanagement tool, het liefst met een visuele weergave van het proces is hierbij vaak genoemd als oplossing.

In de woorden van keldereigenaren:

“Als je samen de schouders eronder wilt zetten dan moet je dat wel heel, heel goed begeleiden met echt een duidelijke tijdsplanning. Het liefst dat dingen veel visueler worden vastgelegd. Kijk, op dit moment krijg ik mailtjes, maar dat vergeet ik gewoon weer of verdwijnt in de hoop. Je moet het echt visueel maken met een tijdsbalk en dan aangeven waar in het proces je nu bent, dit is al gedaan, dit moet nog gebeuren. Ja, echt heel kinderachtig, maar anders raak ik echt helemaal de weg kwijt. Het zijn dat soort dingen die houvast bieden.”

“Als ik mails krijg van de gemeente zie ik een grote lap tekst en dat overvalt me dan een beetje. Ik zou zeggen: zet gewoon even kort op een rijtje waarover je boodschap gaat en gooi de rest in de bijlagen. Dan heb ik dat mooi als document en kan ik me concentreren op wat het belangrijkst is.”

“Er zou eigenlijk gewoon een soort controller moeten zijn, die het proces bewaakt. Want waar loopt het spaak? Op het proces en dat moet goed doorlopen worden. Meestal huren bedrijven dan een controller in die erop toe ziet dat alles zoals het in de processen is omschreven ook gewoon klopt en daarop toe ziet.”

Deze slide relateert aan:

Inhoud | **Proces** | Relatie

Veel tussenschakels vergroten complexiteit voor deel van de eigenaren*

Met name *eigenaren voor wie veel beheer en kelderherstel gebeurtenissen door en naast elkaar lopen ervaren hinder van het aantal tussenschakels waarmee ze te maken hebben.

- Het is niet altijd duidelijk wie verantwoordelijk is voor welk onderdeel van het programma of van de werven ~ .
- Door de complexiteit komen eigenaren niet altijd direct bij de juiste persoon uit met hun vraag of probleem ~ . Ze krijgen of moeten dan op zoek naar een contact (schakel) dat wel de juiste informatie heeft.
- Soms blijkt hun contactpersoon binnen de gemeente (meestal de omgevingsmanager) niet het mandaat te hebben om te regelen wat nodig is,
  - Bijvoorbeeld wanneer andere afdelingen (bijv. subsidie of vergunningen) betrokken zijn.
  - Het is hierbij extra van belang om verwachtingen goed te managen ~ .

"Soms lijkt het alsof de omgevingsmanager onvoldoende mandaat heeft. Met de omgevingsmanager heb ik het meeste contact. [..] Maar bijvoorbeeld voor de subsidieaanvraag: als je dan door alle hoepels gaat, en er blijken dingen toch anders te zijn dan gezegd, dan verwacht ik dat de omgevingsmanager bij de afdeling subsidies zou kunnen ingrijpen of in ieder geval de boodschap kan doorgeven zodat dit daar direct opgepakt kan worden. Maar de processtappen werden niet gevolgd en zo werd het voor ons alleen maar een langer traject waarin we ook zelf veel achter dingen aan moesten."

Deze slide relateert aan:

Inhoud | **Proces** | Relatie

Gebrek aan kennis van keldereigenaar maakt managen project extra complex voor eigenaren

De keldereigenaar moet als opdrachtgever voor het herstel van de kelder beschikken over zowel bouwtechnische als projectmanagement kennis. Deze kennis is, zeker bij particuliere eigenaren, niet altijd voor handen.

- Keldereigenaren zijn in contact met verschillende andere betrokkenen, waaronder met bouwkundigen, zoals architect of aannemer.
- Vanuit hun persoonlijke betrokkenheid, de omvang van het project en de bijkomende (hoge) kosten is het voor eigenaren van belang dat zij weloverwogen beslissingen kunnen nemen en mee kunnen praten over bouwkundige vragen ~ .
- Om een goed oordeel te kunnen vormen over het uiteindelijke herstelplan, of om goed beslissingen te kunnen nemen in de uitvoerende fase, merken eigenaren dat zij onvoldoende bepakt zijn met kennis van zaken.
- De bekwaamheid die zij hierbij missen ~ maakt dat zij soms twijfelen aan het proces en de keuzes (door zowel zijzelf als andere betrokkenen) die hierbinnen worden gemaakt.

"Mijn buurman kende dan toevallig nog iemand die ook aannemer is en even kon meekijken. Maar ja, ik kan me voorstellen dat heel veel eigenaren dat helemaal niet hebben."

Deze slide relateert aan:

Inhoud | **Proces** | Relatie

De complexiteit groeit naarmate het traject vordert

De mate waarin de keldereigenaren het project als complex ervaren wordt beïnvloed door 2 factoren:

1

Hoe verder in het project, hoe groter de ervaren complexiteit

- Enerzijds is zichtbaar dat eigenaren die al verder zijn in het traject een negatiever oordeel hebben over de complexiteit van het kelderherstel.
- Zij krijgen te maken met de meer gecompliceerde stappen, met name in de uitvoerende fase (stap 8) van kelderherstel.

2

Eigenaren die langer dan 1,5 jaar geleden ingestapt zijn, ervaren meer complexiteit:

- Eigenaren met een lange voorgeschiedenis ervaren de samenwerking met de Gemeente Utrecht op dit traject als complexer.
- Zij zijn ingestapt op een moment dat het programma nog vorm kreeg en hebben dus een andere, minder gestroomlijnde ervaring gehad.

2.4 Samenwerking

In hun relatie met de gemeente ervaren eigenaren het opdrachtgeverschap niet als gelijkwaardig.

Deze slide relateert aan:

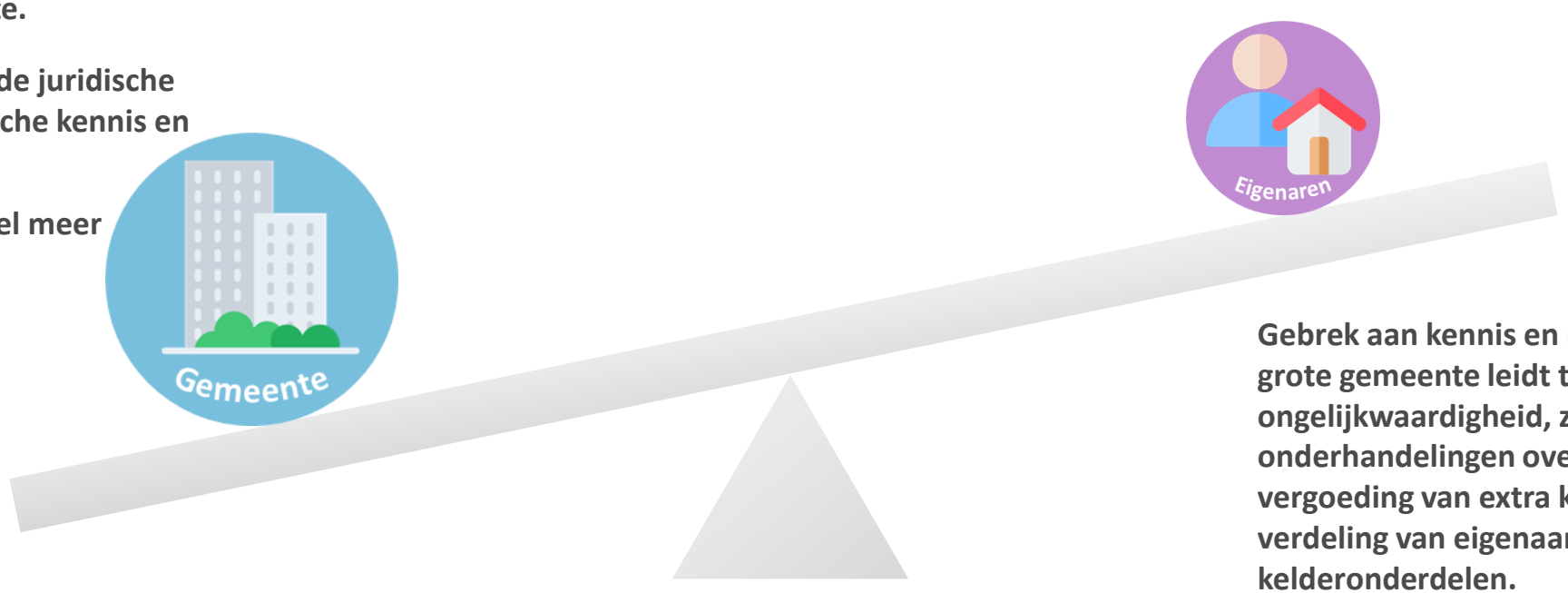
Inhoud | Proces | Relatie

Hoewel de eigenaar opdrachtgever is, bepaalt de gemeente de kaders

De gemeente bepaalt de onderhandelingsruimte.

De gemeente bepaalt de juridische kaders en heeft juridische kennis en capaciteit.

De gemeente heeft veel meer bouwkundige kennis.



Gebrek aan kennis en macht t.o.v. grote gemeente leidt tot gevoel van ongelijkwaardigheid, zeker bij onderhandelingen over bijvoorbeeld vergoeding van extra kosten of de verdeling van eigenaarschap van kelderonderdelen.

De constructie waarbij de eigenaar wel formeel opdrachtgever is, maar de kaders van dit opdrachtgeverschap door de gemeente bepaald worden, creëert een ongelijke verhouding tussen gemeente en eigenaren.

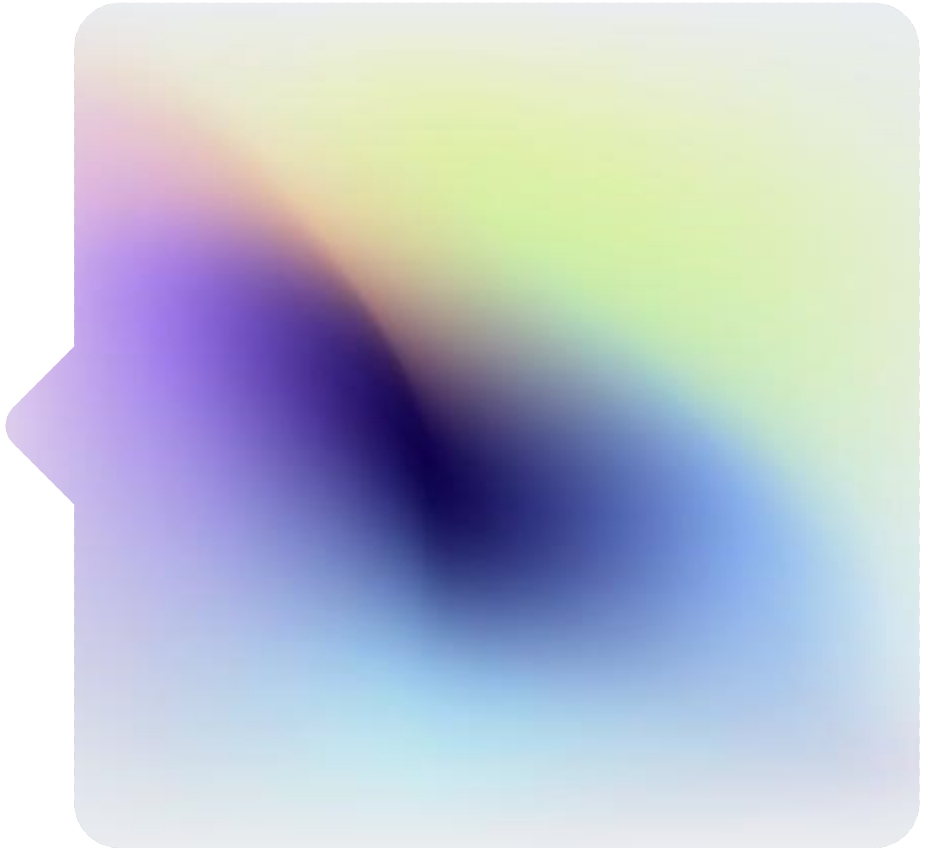
Deze slide relateert aan:

Inhoud | Proces | Relatie

Eigenaren hebben onvoldoende bouwkundige en juridische kennis en middelen

Eerder kwam al ter sprake dat een gebrek aan kennis het proces complex maakt. Dit gebrek aan kennis, en daarnaast aan middelen, draagt ook bij aan een ongelijkwaardig gevoel in de relatie met de gemeente.

- Als opdrachtgever wil de eigenaar inhoudelijk kunnen meepraten met de verschillende betrokken partijen en het liefst ook invloed uitoefenen.
  - Het ontbreekt eigenaren echter vaak aan de bouwkundige, projectmatige en financiële kennis, die de gemeente wel heeft.
- Dit wordt versterkt op momenten dat er ook juridische kennis nodig is.
  - Wanneer er een geschil of onenigheid is, heeft de eigenaar het gevoel niet op te kunnen boksen tegen de gemeente:
  - De kaders zijn door de gemeente bepaald en het ontbreekt de eigenaar aan voldoende juridische bijstand.
- Eigenaren zouden dan ook gebaat zijn door de gemeente doorverwezen te worden naar juridische / bouwkundige bijstand.
  - Bijvoorbeeld een onafhankelijke vraagbaak waar zij met dit soort vragen terecht kunnen ~ .



Deze slide relateert aan:

Inhoud | Proces | Relatie

Eigenaren voelen weinig ruimte in onderhandelingen met de gemeente

De rol om wel opdrachtgever te zijn, maar weinig ruimte te hebben voor onderhandeling schuurt voor eigenaren en draagt bij aan het gevoel van ongelijkwaardigheid.

- Het gevoel ongelijkwaardig te zijn speelt met name op als de eigenaar een andere mening heeft ten aanzien van eigenaarschap en de verantwoordelijkheid voor herstel en kostenverdeelsleutel die daaruit voortvloeien.
  - M.n. bij kostenverdeelsleutel is weinig onderhandelingsruimte.

- Zij begrijpen dat de gemeente in dit geval deze keuze moet maken (gezien de gemeentelijke kosten die significant stijgen indien eigenaarschap en verantwoordelijkheid anders verdeeld wordt);
  - Maar ervaren wel een machtsverhouding die hen frustreert;
  - En die ze niet goed vinden matchen bij hun rol als opdrachtgever.

In de woorden van keldereigenaren:

“In de notariële akte staat wie dan eigenaar is van wat. Met de andere eigenaren wil ik er graag een stukje in waarin iets staat over eigenaarschap van zaken waarvan je van tevoren weet dat er problemen over komen, bijv. over de werking tussen werfmuur en kelder. Maar daar wil de gemeente zich dus niet aan wenden. Ja dan voel je onmiddellijk van ‘Oké ik sta nu plotseling tegenover 3 advocaten en wat andere jongens met rechtskennis. Ja, dan ben je weg. Daar zit mijn frustratie. Je geeft dan commentaar en dat wordt gelijk op basis van juridische argumenten aan flarden geschoten, terwijl het gesignaleerde probleem niet ter sprake komt. [..]

Kijk ik snap ook wel dat de gemeente dit niet voor alle 400 eigenaren kan regelen, maar kan er dan niet een meer onpartijdige constructie komen, of ondersteuning voor eigenaren, het liefst aan de juridische kant, maar ook aan de uitvoeringskant om er goed grief in te krijgen?

In de woorden van keldereigenaren:

“Ik begrijp dat gegeven van ‘we willen het samen met de eigenaren doen en die dragen ook een deel van de kosten’. Maar het is niet makkelijk. Ook in dingen als de samenwerking met de architect, wie is dan de opdrachtgever? Je bent wel zwaar afhankelijk van de gemeente. Als we straks echt uitvoeren, dan betekent het dat er echt veel dingen zijn waar we nul verstand van hebben. Normaal huur je dan een partij in en die doet het voor je, maar nu, omdat de gemeente erbij is, hoe zit dat dan? Wie is dan wie? Wie bepaalt?’

“Er moet een omslag komen bij de gemeente. De wervenmeester of omgevingsmanager zeggen dan dat kelders niet bedoeld zijn om in te wonen, maar het is anno 2024. Mensen willen juist in hun kelder wonen. En dat heeft ook weer impact in hoe er met herstel wordt omgegaan.”

2.5 Samenwerking

Eigenaren ervaren onzekerheid over onvoorziene bijbehorende risico's en daaruit eventueel voortkomende kosten.~

Het volledige kostenplaatje en de bijbehorende verdeelsleutel zijn niet altijd helder voor de eigenaar

Hoewel de verdeelsleutel uitgebreid wordt besproken tijdens het vooroverleg, leven er twijfels over de daadwerkelijke uitwerking en vergoedingen.

- De kosten die keldereigenaren zelf inbrengen vormen voor hen een flink bedrag.
- Het is voor hen niet altijd helder voor welke onverwachte kosten zij mogelijk nog komen te staan (bijvoorbeeld in stap 9) en voor wiens rekening die dan komen.

Het gebrek aan inzicht in kosten vooraf zorgt voor gevoelens van onzekerheid.

- Sommige eigenaren geven aan huiverig te zijn voor onvoorziene hoge kosten. Dit weerhoudt ze ervan te beginnen aan uitvoer, omdat zij niet weten of ze bijkomende kosten kunnen opbrengen.
  - Een eventueel hoger uitvallend kostenplaatje vormt voor hen een te groot financieel risico.

Aanbevelingen samenwerking & facilitering

De gemeente is goed op weg met samenwerking met en ondersteuning van eigenaren. Zet de iteratieve aanpak door om dit vast te houden en verder te verbeteren. De 4 aanbevelingen zijn op de volgende pagina's verder uitgewerkt:

1. Ga zo door!

2. Ga voor een overkoepelende aanpak

3. Breid procesbewaking uit

4. Verminder onzekerheid m.b.t. onverwachte kosten & risico's

beautiful**lives**

Aanbevelingen samenwerking & facilitering

1. Ga zo door!

- Eigenaren hebben over het algemeen een positief oordeel over de samenwerking met en ondersteuning van de gemeente. Zij begrijpen onderdeel te zijn van een pilot en waarderen het dat de gemeente zich actief inzet om de stappen op basis van hun feedback te verbeteren.
- Het is daarom essentieel om de huidige positieve aspecten hiervan te behouden en te versterken:
  - Zet de iteratieve manier van werken ~ voort en blijf je samen met eigenaren inzetten voor verbetering.
  - Behoud de mogelijkheid tot persoonlijk contact ~ en de rol van de omgevingsmanagers hierin, en blijf hierin betrokken en empathisch.
  - Blijf een luisterend oor bieden voor eigenaren en verdiep je in hun vragen en feedback.
  - Versterk de constructieve en oplossingsgerichte aanpak, door samen naar mogelijkheden te blijven zoeken.

2. Ga voor een overkoepelende aanpak

- Om langdurige kwaliteit van het wervengebied te garanderen, is het essentieel om op een holistische manier te kijken naar alles wat in het wervengebied gebeurt. Dit geldt zowel voor het kelderherstel, als voor overige werkzaamheden.
  - Stimuleer de clusteraanpak ~ onder eigenaren en faciliteer deze benadering gedurende het hele proces.
  - Cluster ook werkzaamheden met impact ~ op kelderherstel voor zover mogelijk, zoals overige renovatiewerkzaamheden (bijv. aan wal- en kluismuren), of graafwerkzaamheden bovenop, zodat herstelde kelders hier geen impact van ondervinden.
  - Blijf meer samenwerking tussen alle betrokken afdelingen m.b.t. het wervengebied faciliteren.
  - Informeer iedereen uit de rakken tijdig rondom impact van werkzaamheden ~ .
  - Blijf werken aan verbeterde afstemming van zwaar verkeer en bevoorrading, en hun impact op de kelders ~ .

Aanbevelingen samenwerking & facilitering

3. Breid procesbewaking uit

- Gezien het proces als complex ervaren wordt, is het essentieel om de verschillende taken beter te stroomlijnen ~. Dit zal eigenaren helpen om meer grip op het proces te krijgen.
- Versterk daarom de bewaking op het proces ~ , d.m.v. een regievoerder die inzicht geeft in:
  - Welke taken en beslissingen er op de eigenaar af zullen komen.
  - Belangrijke details over deze stappen, zoals wie verantwoordelijk is, wat er nodig is, en de (verwachte) deadlines.
- Daarnaast kan deze regievoerder eigenaren ook snel en direct doorverwijzen ~ naar eventuele benodigde contacten binnen de gemeente.
- Overweeg hierbij sterk de inzet van een project management dashboard, waarin al deze zaken zijn opgenomen, dat 24/7 bereikbaar is en waarop eigenaren notificaties ontvangen wanneer er iets is gewijzigd.

4. Verminder onzekerheid m.b.t. onverwachte kosten & risico's

- Eigenaren maken zich zorgen over mogelijke extra kosten later in het proces. Hoewel de verdeelsleutel uitgebreid wordt besproken in het vooroverleg en er een meerwerkregeling van kracht is, blijven er twijfels leven over de daadwerkelijke uitwerking en vergoedingen ~ .
- Hoewel het niet mogelijk is de kosten vooraf volledig nauwkeurig te bepalen, kan de gemeente wel zo veel mogelijk onzekerheid proberen weg te nemen, door de bestaande meerwerkregeling in meerdere stappen van het proces te benadrukken en uit te leggen wat dit voor hen betekent ~ (bij eerste contact na starten programma, in vooroverleg, bij besluit en samenwerking, en bij schadebeeld).
- Verken ook de mogelijkheid om een kostenmarge voor meerwerkregeling te delen, waarbinnen de onverwachte kosten zouden kunnen vallen.

Inhoudsopgave

1. Doelstellingen & opzet

2. Samenwerking met & facilitering van keldereigenaren

- Kerninzichten - samenwerking & facilitering
- Conclusie en aanbevelingen - samenwerking & facilitering

3. Aanspreekbaarheid voor mensen uit het wervengebied die contact gezocht hebben

- Kerninzichten - aanspreekbaarheid
- Conclusie en aanbevelingen - aanspreekbaarheid

beautiful lives

Met wie we hebben gesproken:

15 mensen die contact hebben gezocht met de gemeente

Eigenaren, inwoners, ondernemers en gebruikers die contact hebben gezocht met de gemeente over onderwerpen in het wervengebied.

5 ondernemers

8 inwoners

2 gebruikers

8 gesprekken over lekkages of vochtproblemen

3 gesprekken over problemen met waterafvoer

4 gesprekken over andere vragen

m.b.t. beheer en gebruik

Inhoudsopgave

1. Doelstellingen & opzet

2. Samenwerking met & facilitering van keldereigenaren

- Kerninzichten - samenwerking & facilitering
- Conclusie en aanbevelingen - samenwerking & facilitering

3. Aanspreekbaarheid voor mensen uit het wervengebied die contact gezocht hebben

- **Kerninzichten - aanspreekbaarheid**
- Conclusie en aanbevelingen - aanspreekbaarheid

beautiful**lives**

Kerninzichten aanspreekbaarheid

1. **Mensen die contact hebben gezocht met de gemeente over onderwerpen in het wervengebied zijn over het algemeen erg tevreden over de aanspreekbaarheid van de gemeente, maar zien ruimte voor verbetering in verwachtingsmanagement van opvolging en daadkracht.**

2. **Een aantal ondernemers kenmerken, naast positief over de huidige aanspreekbaarheid, ook afwachtend: zij hopen dat de gemeente aanspreekbaar blijft in de toekomst m.b.t. de werven.**

3.1 Aanspreekbaarheid

Mensen die contact hebben gezocht met de gemeente over onderwerpen in het wervengebied zijn over het algemeen erg tevreden over de aanspreekbaarheid van de gemeente, maar zien ruimte voor verbetering in verwachtings-management van opvolging en daadkracht.

Drie kernkwaliteiten van de gemeente als geheel dragen bij aan positieve beoordeling van de aanspreekbaarheid

Mensen die contact gehad hebben met de gemeente, ervaren de aanspreekbaarheid van de gemeente over het algemeen als positief. Dit heeft in belangrijk mate te maken met de manier waarop de betrokken ambtenaren (wervenmeester, omgevingsmanagers) invulling geven aan deze aanspreekbaarheid.

Persoonlijk contact

Betrokken en empathisch

Constructief en oplossingsgericht

Drie kernkwaliteiten van de gemeente dragen bij aan positieve beoordeling van de aanspreekbaarheid

Persoonlijk contact

- Mensen die contact zoeken, zijn te spreken over het persoonlijke en laagdrempelige contact dat zij met de gemeente ervaren. Voor zaken rond de werven willen zij graag een gezicht zien bij de persoon waarmee zij contact hebben en geven de voorkeur aan face-to-face contact waar mogelijk.
- Dit persoonlijke contact wordt grotendeels door de wervenmeester vervuld en wordt als erg positief ervaren.
- Een keer op bezoek komen en samen bij de werf afspreken wordt zeer gewaardeerd.

Betrokken en empathisch

- Mensen die contact zoeken, merken dat de gemeente hart voor de zaak heeft en zich graag wil inzetten voor het behoud van de werven.
- De betrokken ambtenaren hebben een open houding en zijn erg toegankelijk, hierdoor is er voldoende ruimte om vragen te stellen en voelt men zich serieus genomen.
- Daarnaast wordt opgemerkt dat de gemeente snel en proactief reageert op vragen en verzoeken.

Constructief en oplossingsgericht

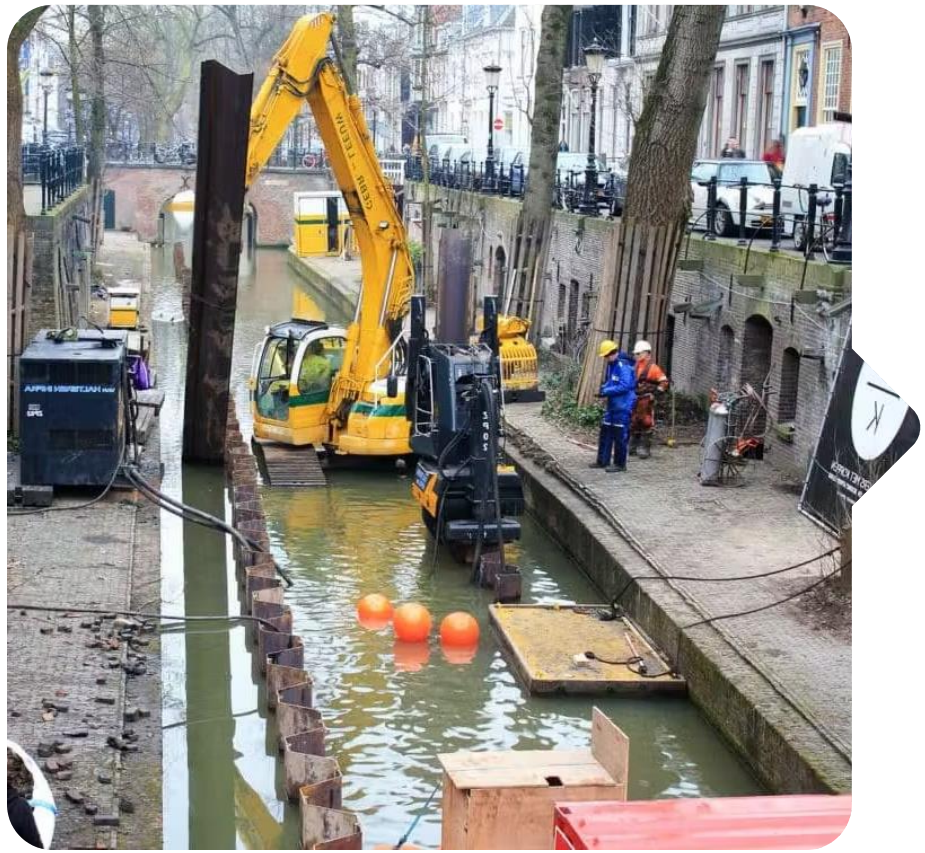
- Mensen die contact zoeken kunnen eenvoudig met de gemeente in contact komen, er wordt snel gehandeld en de communicatielijnen zijn korter dan men van de gemeente gewend is.
- Betrokken ambtenaren tonen zich oplossingsbereid en zoeken actief naar mogelijkheden binnen de bestaande procedures en richtlijnen.

Qua aanspreekbaarheid is gemeente bereikbaar, beschikbaar en toegankelijk

Over het algemeen is het makkelijk voor betrokken om met de juiste mensen in contact te komen en worden zij adequaat geholpen

- Mensen die contact zochten vinden het makkelijk om in contact te komen met de juiste personen (bv. wervenmeester of omgevingsmanager).
  - In tegenstelling tot andere afdelingen van de gemeente wordt de afdeling werven als plat en toegankelijk ervaren door mensen.
  - Men wordt snel doorverwezen naar de juiste personen, en diens contactgegevens worden eenvoudig gedeeld met de betrokken.
  - Bovendien wordt er snel gereageerd op e-mails en telefoontjes, en worden afspraken vlot ingepland.
- Daarnaast wordt het persoonlijk contact van de wervenmeester zeer gewaardeerd:
  - Communicatie via telefoon, e-mail en WhatsApp voelt prettig en laagdrempelig voor mensen.
  - Ook de persoonlijke aanpak en de fysieke bezoeken aan de werf worden zeer op prijs gesteld.
- In de interactie met de gemeente heerst een open houding waarbij er voldoende ruimte is om vragen te stellen.
  - Vragen worden adequaat beantwoord en er wordt actief geluisterd naar de behoeften en zorgen van mensen die contact zoeken, wat resulteert in een gevoel van vertrouwen en betrokkenheid.

Oplossingsbereidheid is groot, maar de daadkracht en opvolging ontbreekt



Over het algemeen zijn mensen die contact zochten erg positief over de betrokkenheid en de oplossing bereidheid van betrokken ambtenaren.

- Er wordt gekeken naar de mogelijkheden binnen de bestaande procedures en richtlijnen, waarbij gezocht wordt naar constructieve oplossingen indien nodig.
  - Zo worden problemen opgelost m.b.v. een aannemer i.p.v. een schadevergoeding via een juridische procedure.
- Mensen die contact hebben gezocht hebben het idee dat er meer mandaat en prioriteit aan het behoud van de werven wordt gegeven, waardoor zij gevoelsmatig snel in contact komen met de juiste contactpersoon.

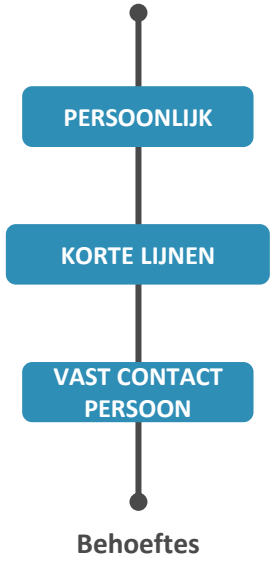
De gemeente laat echter nog kansen liggen in het adequaat opvolgen na inspecties of uitgezette verzoeken

- In verschillende gevallen is geen geweest op beloofde acties door de wervenmeester.
  - Bijvoorbeeld omtrent bepaalde regelgeving of verschillende technische mogelijkheden.
- Daarnaast is er na inspectie door de aannemer niets meer vernomen van de gemeente.
  - Betrokkenen zouden graag horen wat dan vervolgstappen zijn en wie waarvoor verantwoordelijkheid draagt ~ .

Bereikbaar

Juiste contactpersonen bekend en heldere kanalen

“Dit was verrassend goed aangegeven op de website, er stond een email adres en telefoonnummer. Ik werd snel door iemand teruggebeld en kon hier ook naar appen.”



Kerninzicht

De bereikbaarheid van de gemeente is goed. Mensen die contact zoeken met de gemeente willen graag een vast aanspreekpunt. De meesten vinden dit in de wervenmeester of de omgevingsmanager, die actief reageert op de vragen. Het wervengebied vormt een nauwe gemeenschap waar men elkaar kent. Hierdoor is er in het contact met de gemeente ook behoefte aan persoonlijke en warme communicatie. Mensen die contact zoeken wil graag zo veel mogelijk face-to-face contact, en een gezicht zien bij een naam.

IST

- Via het algemene nummer of via de website wordt snel en succesvol contact gelegd met de juiste personen.
- De afdeling werven voelt voor velen aan als een platte organisatie met korte lijnen; betrokkenen worden snel doorverwezen naar de juiste contactpersoon.
- Het infocentrum wervengebied wordt door verschillende mensen m.b.v. de website gemakkelijk gevonden voor het opzetten van contact.

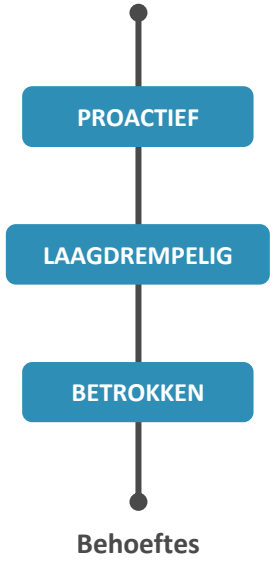
SOLL

- ✓ Er is voor sommige mensen behoefte aan meer face-to-face contact, zeker als het meer complexe vragen betreft of vragen waar ‘het zien van de situatie’ belangrijk is.
- ✓ Soms blijft het voor mensen onduidelijk wie waarvoor benaderd dient te worden; één vast contactpersoon ~ is hierin het makkelijkst.

Beschikbaar

Tijd om te luisteren en mogelijkheid tot contact

> *Contact is erg positief verlopen, er werd snel gereageerd via mail. De dag erna stond de wervenmeester op de werf en daarna is er een onderzoek geweest.*



Kerninzicht

De beschikbaarheid van de gemeente is goed. Mensen die contact zoeken kunnen gemakkelijk bij de gemeente terecht, bij zowel de omgevingsmanager, de wervenmeester of het Informatiecentrum Wervengebied. Er is bijna altijd voldoende ruimte om het verhaal te doen, waarbij goed wordt geluisterd en meegedacht.

IST

- Het is over het algemeen eenvoudig om in contact te komen met de gemeente. Mensen hebben doorgaans direct contact met de wervenmeester, de omgevingsmanager, of via het infocentrum.
- De gemeente reageert snel op verzoeken van mensen en zoekt proactief toenadering, zoals via een bezoek aan de werf.
- Zowel de wervenmeester als de omgevingsmanagers nemen de tijd om naar verzoeken te luisteren.
- De laagdrempelige vormen van contact via whatsapp, telefoon of face-to-face dragen bij aan het positieve oordeel.

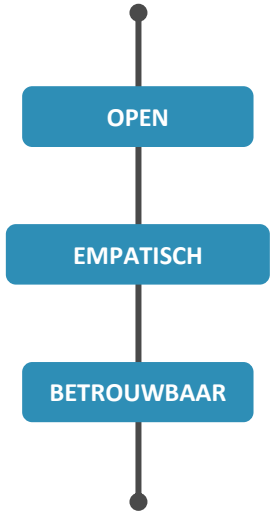
SOLL

- ✓ Het Informatiecentrum Wervengebied fungeert momenteel voornamelijk als doorverwijsplek. Sommige respondenten zouden het op prijs stellen om hier ook terecht te kunnen voor kleine, losse vragen. Een wekelijks vragenuurtje op het infocentrum zou hierbij kunnen helpen.

Toegankelijk

Open opstelling, bereid tot gesprek en helder taalgebruik

> *Heel duidelijk en open; we hebben het idee dat we op de hoogte gehouden worden en dat er eerlijke gesprekken plaatsvinden.*



Kerninzicht

De gemeente wordt als toegankelijk ervaren. Het contact met de wervenmeester en de omgevingsmanager is prettig en laagdrempelig. Mensen hebben het gevoel dat ze serieus genomen worden en dat er adequaat met hun verzoeken wordt omgegaan. Afspraken worden nagekomen en er wordt snel overgegaan tot concrete actiepunten.

IST

- Het contact met de wervenmeester en omgevingsmanager wordt als erg prettig ervaren; snel, proactief en open.
- Mensen die contact zoeken hebben het idee dat vragen en verzoeken serieus worden genomen en dat hier adequaat op wordt gereageerd.
- Betrokken ambtenaren komen eerlijk en transparant over, veren mee en erkennen dat dingen soms vervelend kunnen zijn.
- Er is voldoende ruimte om vragen te stellen
- Het taalgebruik is helder, laagdrempelig en makkelijk te begrijpen.

SOLL

- ✓ Op dit moment zijn er geen verbeterpunten rond toegankelijkheid

Ontvankelijk voor kritiek

Open voor feedback, kunnen reflecteren en in actie komen

"Er is zeker ruimte, maar het voelt soms als een aanval. Terwijl wij juist graag een probleem willen aankaarten waarvoor we een oplossing willen vinden."

Kerninzicht

Binnen de gesprekken met mensen die contact gezocht hebben met de gemeente was het aantal mensen dat kritiek had gering. Het kleine aantal deelnemers dat kritiek had gaf aan dat de gemeente ontvankelijk was hiervoor, maar iets daadkrachtiger zou kunnen reageren. De ondernemers onder deze deelnemers gaven aan kritiek ook deels voor zich te houden. Ze verwachten dat er niets mee gedaan zal worden of dat het op termijn alleen in hun nadeel zal werken, omdat ze zo een 'slechte naam' krijgen binnen de gemeente.

IST

- De mensen die contact zoeken met de gemeente en kritiek gegeven hebben, geven aan dat er adequaat met kritiek omgegaan is.
- Kritiek wordt over het algemeen erkend en er is ruimte voor mensen om hun verhaal te doen.
- Mensen melden soms herhaaldelijk problemen zonder dat ze het idee hebben dat er iets mee gebeurt, of constructief naar oplossingen wordt gezocht.

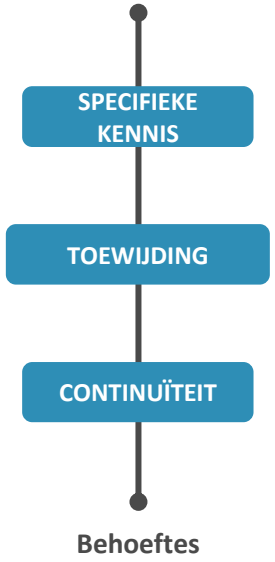
SOLL

- ✓ Blijf duidelijk communiceren hoe ontvangen kritiek wordt behandeld.
- ✓ Blijf kritiek constructief benaderen en zoeken naar mogelijkheden.
- ✓ Streef naar een holistische aanpak: werk gezamenlijk (afstemmend tussen verschillende afdelingen) aan oplossingen voor de huidige uitdagingen, vanuit het burgerperspectief.

Inhoudelijke toerusting

Kennis over de inhoud en het proces

> *Ik heb vertrouwen in hun expertise; ze weten waar ze het over hebben en dat geeft mij een comfortabel gevoel over zowel hun woorden als hun daden.*



Kerninzicht

Voor mensen die contact hebben gezocht hebben betrokken ambtenaren goede technische kennis en ruime ervaring m.b.t. de werven. Zij werken met veel passie en toewijding aan de werven. Hierdoor kunnen zij situaties en technische rapporten goed op waarde schatten. Daarnaast is de gemeente over het algemeen goed op de hoogte van specifieke situaties of kunnen zij de juiste registratie raadplegen om hier inzicht in te krijgen.

IST

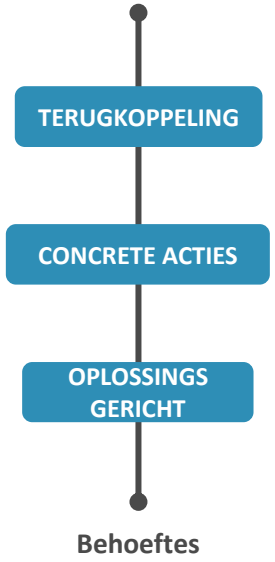
- Er is voldoende kennis bij de betrokken ambtenaren; ze weten waar ze over praten en tonen toewijding voor hun vak.
  - Mensen die contact zochten zijn erg te spreken over de technische en inhoudelijke expertise van de wervenmeester.
- Huidige ambtenaren bieden voldoende continuïteit voor mensen die contact zoeken, waardoor een stabiele en betrouwbare omgeving wordt gegarandeerd, waar kennis en ervaring behouden blijft.
- Partners, zoals bv. Nebest, beschikken over vakinhoudelijke- en historische kennis. Zij communiceren duidelijk en de rapportages geven helder inzicht in de ernst en urgentie van problemen.

SOLL

- ✓ Bij het infocentrum werven is de kennis nog beperkt, het voelt voor mensen meer als een doorverwijzingspunt. Het zou voor mensen waardevol kunnen zijn om hier ook meer een kenniscentrum ~ van te maken.

Daadkrachtig Spant zich in en heeft doorzettingsmacht

"Opvolging verloopt in het voortraject goed, maar na de rapportage zou ik graag weer contact willen hebben om verdere stappen te bespreken – gebruiker wervengebied"



Kerninzicht

Binnen de gemeente tonen medewerkers daadkracht en zetten zij zich in voor de werven. In het eerste contact wordt snel gereageerd en worden concrete acties gepland. Alleen is de opvolging na inspecties of bij andere uitstaande vragen niet altijd adequaat. Daarnaast ontstaan er frustraties vanwege de soms beperkte interne afstemming binnen de gemeentelijke structuur. Waardoor andere afdelingen (verkeer of werkzaamheden) dingen toezeggen die ten kosten gaat van het behoud van de werven.

IST

- Ambtenaren bij de gemeente zijn constructief en zoeken actief naar oplossingen, binnen de mogelijkheden van procedures en regels.
- Er wordt snel gereageerd en voortgang geboekt bij het eerste contact.
  - Vaak ontvangt men binnen 24 uur een reactie en komt de wervenmeester binnen een week kennismaken.
  - Inspecties worden ook snel uitgevoerd.
- Mensen zijn zeer te spreken over de kwaliteit van gemeentelijke medewerkers die inspecties uitvoeren (verstopte waterspuwer).

SOLL

- ✓ Opvolging na inspectie ontbreekt nu. Mensen zouden graag horen wat de vervolgstappen zijn, wanneer die plaatsvinden en wie verantwoordelijk is, ook als er op korte termijn niks gebeurt ~ .
- ✓ Een aantal mensen wil ook graag wat met de gemeente kunnen blijven sparren over complexe en technische beslissingen ~ .
- ✓ Mensen die contact zochten streven naar een meer holistische aanpak en eenduidig beleid rond de wervenomgeving ~ .

3.2 Aanspreekbaarheid

Een aantal ondernemers kenmerken, naast positief over de huidige aanspreekbaarheid, ook afwachtend: zij hopen dat de gemeente aanspreekbaar blijft in de toekomst m.b.t. de werven.

Ondernemers positief over aanspreekbaarheid gemeente, maar ook meest afwachtend hierover

Binnen de mensen die contact hebben gezocht met de gemeenten zien we dat ondernemers positief, maar ook afwachtend zijn of de positieve ontwikkeling ook op langere termijn aanhoudt.

- Ondernemers zijn over het algemeen erg positief over de aanspreekbaarheid m.b.t de werven; ze worden betrokken, er wordt geluisterd en duidelijk gecommuniceerd.
  - Betrokken ambtenaren zetten zich in en tonen zich bereidwillig.
- Ondernemers geven ook aan dat het voor hen altijd nog beter kan: hun ondernemende, oplossingsgerichte mindset botst, ook al zijn ze positief, deels met de meer bureaucratische manier van werken binnen de gemeente.
  - Volgens een aantal ondernemers komt de gemeente niet altijd haar afspraken na of is er een gebrek aan eenduidig beleid en communicatie.
  - Frustratie ontstaat doordat verantwoordelijkheid voor het herstel bij de ondernemers ligt, maar zij vinden dat het behoud van de kelders niet voldoende gewaarborgd wordt door de gemeente en dat de gemeente hierin verantwoordelijkheden ontloopt.
  - Zo worden afspraken rond het behoud v.d. werven soms *overruled* door toezeggingen voor zwaar verkeer of trilplaat werkzaamheden ~ .

Inhoudsopgave

1. Doelstellingen & opzet

2. Samenwerking met & facilitering van keldereigenaren

- Kerninzichten - samenwerking & facilitering
- Conclusie en aanbevelingen - samenwerking & facilitering

3. Aanspreekbaarheid voor mensen uit het wervengebied die contact gezocht hebben

- Kerninzichten - aanspreekbaarheid
- **Conclusie en aanbevelingen - aanspreekbaarheid**

Aanbevelingen aanspreekbaar-heid

Het gaat goed met de aanspreekbaarheid van de gemeente. Blijf je verdiepen in de doelgroep om dit vast te houden en verder te verbeteren.

De 4 aanbevelingen zijn op de volgende pagina's verder uitgewerkt

1. Ga zo door!

2. Verbeter de verwachting van opvolging en ondersteuning

3. Zorg voor eenduidig beleid richting ondernemers m.b.t. werven

Aanbevelingen aanspreekbaarheid

1. Ga zo door!

- Het is essentieel om de huidige positieve aspecten van de aanspreekbaarheid te behouden en te versterken.
- Duidelijke communicatie, naleving van afspraken en een open en betrokken houding worden opgemerkt en gewaardeerd door mensen die contact zoeken.
- Behoud de korte lijnen en toegankelijke structuur, waardoor mensen eenvoudig in contact kunnen komen met de juiste personen binnen de gemeente.
- Het is belangrijk om het snelle en effectieve contact met betrokken ambtenaren te behouden en te versterken.
- Blijf daadkrachtig en oplossingsgericht. Ondanks soms bureaucratische procedures.
  - Blijf open staan voor kritiek vanuit de lerende en mensgerichte houding.
- Mensen die contact zoeken waarderen de continuïteit van contactpersonen voor het behoud van kennis en ervaring.

2. Verbeter de verwachting van opvolging en ondersteuning

- Zorgen voor terugkoppeling na contact is essentieel, waarin duidelijke vervolgstappen, contactpersonen en verantwoordelijkheden worden aangegeven.
  - Ook wanneer vervolgstappen nog niet duidelijk zijn, blijft terugkoppeling na contact cruciaal om verwachtingen te managen ~ .
  - Dit lijkt extra urgent bij het opvolgen van taken rondom inspectieresultaten (denk aan inspecties rondom lekkage, spuwers, boomwortels etc.) ~ .
- Daarnaast willen een aantal mensen die contact zochten niet alleen een doorverwijzing van de gemeente maar ook graag wat meer sparren over complexe en technische uitdagingen en advies van de gemeente daarover ~ .

Aanbevelingen aanspreekbaarheid

3. Zorg voor eenduidig beleid richting ondernemers m.b.t. werven

- Voor het behoud van de werven is er vanuit ondernemers vraag naar eenduidig beleid en een constructievere samenwerking, zowel met de gemeente als tussen de afdelingen van de gemeente zelf.
- Voor ondernemers is het behoud van de werven een gezamenlijke opgave. Ondernemers ervaren daarbij de tendens dat de gemeente niet altijd naast hen staat, maar hen soms tegenwerkt.
- Ondernemers missen vooral daadkracht van de gemeente, zij voelen zich niet altijd gehoord of begrepen. Zij vragen om een oplossingsgerichte aanpak maar lopen tegen bureaucratie en verantwoordelijkheid die binnen de gemeente verdeeld is over meerdere beleidsvelden (denk aan verkeer, terrasuitbreiding, veiligheid).
- Volgens hen ontbreekt overkoepelend beleid met een gemeenschappelijke visie voor het wervengebied en het centrum.
  - Een gezamenlijke aanpak met meer samenwerking binnen verschillende afdelingen van de gemeente voorkomt onnodige schade aan kelders ~ .
  - Duidelijkere en eenduidige afspraken tussen de gemeente en ondernemers schept meer vertrouwen en biedt zekerheid.
- Met name rond verkeer, bevoorrading en werkzaamheden in het centrum is er een dringende behoefte aan verbeterde coördinatie en afstemming.

Gaby Siera
gaby.siera@beautifullives.com

www.beautifullives.com

beautiful lives

GOED GEFUNDEERD

ADVIES OM TE KOMEN TOT EEN NATIONALE AANPAK VAN FUNDERINGS-PROBLEMATIEK

FEBRUARI 2024

Raad
voor de leefomgeving
en infrastructuur

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur

De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) is het strategische adviescollege voor regering en parlement op het brede domein van duurzame ontwikkeling van de leefomgeving en infrastructuur. De raad is onafhankelijk en adviseert gevraagd en ongevraagd over langetermijnvraagstukken. Met een integrale benadering en advisering op strategisch niveau wil de raad bijdragen aan de verdieping en verbreding van het politiek en maatschappelijk debat en aan de kwaliteit van de besluitvorming.

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur
Bezuidenhoutseweg 30
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
info@rli.nl
www.rli.nl

Samenstelling Rli

Ir. J.J. (Jan Jaap) de Graeff (voorzitter)
Drs. P. (Pallas) Agterberg
Drs. J.A. (Jeanet) van Antwerpen
Prof. mr. N.S.J. (Niels) Koeman
J. (Jantine) Kriens
Drs. E.M.J. (Emmy) Meijers
Drs. J.H.L.H. (Jeroen) Niemans
Drs. K.J. (Krijn) Poppe
Ir. C.M. (Karin) Sluis
Prof. dr. mr. H.D. (Hanna) Tolsma
Prof. dr. E.T. (Erik) Verhoef
Em. prof. dr. A.N. (André) van der Zande

Junior-raadsleden

J. (Joris) van den Boom MSc
Y. (Yourai) Mol BPhil

Algemeen secretaris

Dr. R. (Ron) Hillebrand

VOORAF

Op veel plekken in Nederland hebben de funderingen van gebouwen schade en dat zullen er de komende jaren steeds meer worden. Dat is een gevolg van leven in een laaggelegen land met veel slappe bodems. Dit probleem wordt tot nu toe niet genoeg gezien, het zit letterlijk verborgen onder de grond. Om te voorkomen dat we op termijn in een onbeheersbare situatie terecht komen, doen wij in dit advies aanbevelingen voor een nationale aanpak van de funderingsproblematiek.

Om inzicht te krijgen in de problematiek hebben wij onderzoeken laten doen en vele gesprekken gevoerd met deskundigen, bewoners en bestuurders. Daaruit blijkt dat de funderingsproblematiek – alle onzekerheden in acht nemend – omvangrijk is. Maar bovenal zijn wij onder de indruk geraakt van de persoonlijke verhalen van de mensen die te maken hebben met funderingsschade aan hun pand. Die verhalen gaan over meer dan alleen bouwkundige gebreken. Ze gaan ook over ingrijpende emoties vanwege het mogelijke verlies van een thuis en lange periodes van onzekerheid.

Wij spraken bijvoorbeeld met een man uit de Rotterdamse wijk Bloemhof die recent zijn woning kocht. Uit de bouwkundige keuring waren geen gebreken naar voren gekomen en de verkopende makelaar had geruststellende woorden gesproken. Nu blijkt de fundering onder zijn huis niet te deugen, met veel schade tot gevolg. Al zijn spaargeld zit inmiddels in herstel van de schade. Volledig funderingsherstel kan hij niet betalen.

Ook waren we op bezoek bij een echtpaar in het Friese veenweidegebied. Het stel kocht twintig jaar geleden een monumentale boerderij en renoveerde die eigenhandig. Het huis is hun vermogen voor de oudedagsvoorziening. Uit onderzoek is nu gebleken dat de boerderij is verzakt en dat het een kwestie van tijd is voordat het te onveilig wordt om erin te wonen. Funderingsherstel is voor de twee niet te betalen en ze komen niet in aanmerking voor een lening van de bank. De enige mogelijkheid die zij zien is om hun droomhuis met fors verlies te verkopen en te verhuizen naar een huurhuis.

Al ruim twintig jaar is bekend dat er in ons land bij tal van huizen, kantoren, bedrijfspanden, scholen sprake is van funderingsproblemen. Maar structurele aandacht en actie van gebouweigenaren, hypotheekverstrekkers, lokale overheden of de nationale politiek is tot nu uitgebleven. Vrijwel niemand heeft het probleem onder ogen kunnen of willen zien. Geen van de betrokken partijen had er ook belang bij dat het funderingsprobleem in zijn volle omvang op tafel kwam: gebouweigenaren niet omdat zij vreesden voor hoge kosten, hypotheekverstrekkers niet omdat zij vreesden voor de gevolgen voor de waarde van het onderpand en overheden niet omdat zij vreesden te moeten opdraaien voor de financiële en maatschappelijke gevolgen van de funderingsproblematiek.

Het gevolg is (a) dat nog steeds niet duidelijk is wat de exacte omvang van het funderingsvraagstuk is en welke oplossingsrichtingen er zijn en (b) dat er steeds meer sprake is van een stapeling van persoonlijke en sociale problemen in tal van buurten en dorpen.
Deze situatie vormt een recept voor maatschappelijke ontwrichting. Een nationale aanpak van de funderingsproblematiek is hard nodig. Daarom waarderen wij het dat de ministers van BZK, IenW en LNV ons op 9 oktober 2023 vroegen om zo'n nationale aanpak funderingsproblematiek uit te werken.

Wij spreken ook onze waardering uit voor alle volhardende bewoners en particuliere initiatieven die soms al vele jaren keihard werken om – ondanks alles – het vraagstuk op de agenda te zetten. En voor die bestuurders die wel aandacht hebben gevraagd voor dit maatschappelijke vraagstuk. Zij boden ons waardevolle inzichten waarop we onze voorstellen konden baseren.

Wij bepleiten in dit advies een nationale aanpak van de funderingsproblematiek waarin de nadruk ligt op *doeltreffendheid*. Een doeltreffende aanpak is wat ons betreft een aanpak waarmee zo snel mogelijk een situatie ontstaat waarin voor iedereen het treffen van maatregelen behapbaar is, op termijn ook zonder steun van de overheid.

Nadruk leggen op doeltreffendheid lijkt vanzelfsprekend, maar dat is het niet. Te vaak wordt in het rijksbeleid namelijk eerst en vooral gekeken naar vragen over rechtmatigheid (wie kunnen we aansprakelijk stellen?) en over de doelmatigheid van gekozen oplossingen (wat is het minimale wat we moeten doen?). Met als gevolg dat voor mensen die in de problemen zitten de daadwerkelijke oplossingen te lang op zich laten wachten – of zelfs helemaal niet komen – door alle bureaucratische rompslomp.

Het aardbevingsdossier in Groningen heeft ons geleerd dat het veel zorgen en leed bij mensen kan wegnemen als in het beleid de nadruk ligt op doeltreffendheid. Niet door herstel over te nemen van eigenaren, maar door degenen die dat willen of nodig hebben te ondersteunen en te ontzorgen. Dit is uiteindelijk ook veel goedkoper dan aanmodderen en zaken op hun beloop laten. Want uitstel van een aanpak van de funderingsproblematiek leidt onontkoombaar tot hogere kosten. De bestaande problemen worden dan groter en er komen onnodig extra problemen bij.

Met een aanpak die doeltreffendheid vooropstelt willen we voorkomen dat wat we nu nog funderings*problematiek* noemen, op termijn ontaardt in een funderings*crisis*, met alle dure ad-hoc-crisismaatregelen van dien.

Persoonlijk verhaal over funderingsproblematiek in Dordrecht

Een echtpaar dat al 35 jaar woonachtig was in een Dordtse woning met twee verdiepingen, ving geruchten op dat de houten palen onder hun woning niet zouden deugen. Het paar besloot samen met de buurvrouw de palen te laten inspecteren. Ze kregen te horen dat het hout aan het rotten was en dat de horizontale funderingsbalk niet was gevonden. Inmiddels begrijpt het stel hoe dat had kunnen gebeuren. “Schimmels zitten aan de buitenkant, en eten zich naar binnen; bacteriën gaan van binnen naar buiten. De bacteriën zitten in het grondwater. Het scheelt ook of je grenen of vurenhouten palen hebt; grenen rot sneller. Maar zover was het allemaal nog niet; we waren nog tamelijk ongeïnformeerd.”

De straat ging aan de slag; er werd een buurtcomité opgericht. De gemeente Dordrecht was ondertussen bezig met het organiseren van buurtbijeenkomsten, die veelvuldig werden bezocht. Sommige aanwezigen waren grimmig gestemd. Zij lieten nadrukkelijk weten dat zij de gemeente verantwoordelijk hielden. Het echtpaar keek wat nuchterder naar het probleem. Ze brachten naar voren dat het beantwoorden van de schuldvraag losstaat van het vinden van een oplossing. Deze bijdrage aan de discussie viel op bij de toenmalige wethouders. Het paar werd uitgenodigd om mee te denken over een oplossing. “Ik heb er mede voor gezorgd dat er voor de getroffen bewoners begeleiding kwam, via Woonactief. Ik drong ook aan op een goedkope lening en dat er dwang kwam: als in een rijtje huizen mensen dwarslagen bij funderingsherstel, moest de gemeente diegenen kunnen dwingen mee te doen.”

Op een gegeven moment werd duidelijk dat het goed mis was met de funderingen in de straat. Uit een bouwkundig onderzoek kwam naar voren dat de funderingen van alle elf huizen in de straat moesten worden opgeknapt. Wat te doen? De eigenaren van de panden bleken het niet met elkaar eens. “Voor een gezamenlijke aanpak waren er te weinig gegadigden. De een vond funderingsherstel niet nodig. De ander ontkende gewoon dat hij paalrot had. Weer iemand vond het te duur worden, of had geen trek in al die rommel en ellende.”
Door het gebrek aan overeenstemming kwam alles aanvankelijk stil te liggen. Ook het buurtcomité bloedde dood. Maar na ongeveer 10 jaar was het dan toch zo ver. Zeven woningeigenaren uit de straat stemden in met het herstel en er kon een aannemer aan de slag.

Citaten uit: Van Wijk & Van Engelen, 2013.

Persoonlijk verhaal over funderingsproblematiek in de Lingewaard

De gemeente Lingewaard ligt in het rivierengebied. Aan de oostkant wordt de gemeente begrensd door het Pannerdenskanaal, aan de zuidkant door de Waal. Het riviertje de Linge loopt dwars door het gebied. Sinds de extreem droge zomer van 2018 kampen diverse eigenaar-bewoners met schade aan hun woning. De panden zakken scheef en gevels vertonen grote scheuren. Veel bewoners hebben geen idee wat ze moeten doen. Bij de oplossingen die worden voorgesteld, gaat het al snel om tienduizenden euro's. In het voorjaar van 2022 is op uitnodiging van de gemeente Lingewaard een platform opgericht met het doel om te komen tot kennisdeling en het uitwisselen van ervaringen tussen gedupeerden met funderingsschade.

Eén eigenaar-bewoner ging slagvaardig te werk. Hij had verstand van zaken én beschikte over financiële reserves. Net als de meeste panden in de gemeente had zijn huis een 'ondiepe' fundering zonder palen. Hij liet zijn huis volledig uitgraven. Het pand kreeg vervolgens een nieuwe betonnen fundering. De woning is sindsdien stabiel. Maar het was een drastische ingreep. Niet iedereen in Lingewaard heeft de kennis en het geld om dit te doen.

Ruim 130 getroffen eigenaar-bewoners in Lingewaard hebben zich inmiddels verenigd in het genoemde platform, waarin lotgenoten zoveel mogelijk proberen om elkaar te informeren en te helpen. "Het is duidelijk dat eigenaren zelf verantwoordelijk zijn, maar het is teleurstellend als overheden zich alleen maar terughoudend opstellen en zelfs bang zijn om mee te denken over oplossingen. De funderingsproblematiek in dit gebied is nog vrij onbekend. Er zijn proeftuinen nodig en er moet kennis worden gedeeld. Overheden en ook experts zouden met gedupeerden moeten spreken en niet alleen over hen."

De eigenaar-bewoners in Lingewaard hebben veel vragen en weinig antwoorden. Het is hen vaak niet duidelijk waarom het ene pand wel en het andere geen schade heeft. Heeft het te maken met verschillende kleisoorten in de ondergrond? Met variaties in grondwaterstanden?

Het raakt de getroffen eigenaar-bewoners in Lingewaard dat hun huis opeens veel minder vertrouwd voelt dan voorheen. Ze ervaren financiële, maar ook emotionele problemen. En sommigen zijn boos: ze voelen zich niet serieus genomen. Ze merken dat overheden en banken het probleem nauwelijks erkennen. De kennis over reparatie en herstel blijkt nog maar heel beperkt. Bovendien blijken er grote verschillen te bestaan tussen de schades aan panden, soms zelfs binnen één en dezelfde wijk. Mensen in Lingewaard merken ook dat het ontstaan van schade heel onvoorspelbaar verloopt. Na een extreem droge en daarna natte periode kunnen vrij plotseling grote scheuren ontstaan. Het is allemaal moeilijk te begrijpen en het vergroot het gevoel van onzekerheid bij veel mensen.

De toekomst is voor deze eigenaar-bewoners ongewis.

Klimaatverandering zal aard en omvang van de funderingsproblemen in dit gebied, en in vergelijkbare gebieden, sterk beïnvloeden.

Bron: Gesprekken door projectteam.

Persoonlijk verhaal over funderingsproblematiek in Weststellingwerf

Een echtpaar met twee kinderen kocht aan het begin van deze eeuw een 160-jaar oude kop-romp boerderij in het Friese veenweidegebied. In het begin waren er geen problemen met de grondwaterstand, dit veranderde echter toen er ruilverkaveling plaatsvond en er verschillende sloten gedempt werden. Rond 2015 begonnen er scheurtjes op te vallen en in 2018 werd het duidelijk dat er funderingsproblemen optraden.

In 2019 werd er onderzoek naar de staat van de fundering uitgevoerd. De conclusie luidde dat er sprake was van ‘code rood’: zonder onmiddellijke actie zou het pand nog maar één tot vijf jaar te handhaven zijn. De vrouw van het stel vertelt: “We gingen persoonlijk in gesprek met gemeente, waterschap en de provincie. We voerden een ellenlange, frustrerende nadeelcompensatie procedure bij het Wetterskip.” Funderingsherstel is in dit geval geen optie, sloop-nieuwbouw is het advies. “Het huis, waar het geld in zit, heeft geen waarde meer (...). Wij zien geen enkel toekomst-perspectief en onze kinderen vragen zich ook af hoe lang hun kamer nog veilig is.”

Citaten uit: Tweede Kamer, 2023.

INHOUD

VOORAF 3

SAMENVATTING 11

DEEL 1 | ADVIES 19

1 INLEIDING 20
1.1 Onderwerp 20
1.2 Centrale vraag 21
1.3 Afbakening 21
1.4 Werkwijze 21
1.5 Leeswijzer 22

2 AARD EN OMVANG FUNDERINGSPROBLEMATIEK 23
2.1 Soorten funderingen 23
2.2 Impact van funderingsproblematiek 24
2.3 Mogelijke oorzaken 25
2.4 Omvang problematiek 27
2.5 Beschikbare technische oplossingen 28

3 KNELPUNTEN IN DE HUIDIGE BENADERING 31
3.1 Gebrek aan informatie over staat van funderingen 31
3.2 Geen van betrokken partijen belang bij transparantie 32
3.3 Onvoldoende samenwerking tussen gebouweigenaren 33
3.4 Focus op juridische verantwoordelijkheden problematisch 33
3.5 Mogelijke nieuwe knelpunten 34

4 LEIDENDE PRINCIPES VOOR EEN NATIONALE AANPAK 35
4.1 Vier leidende principes met ‘doeltreffendheid’ voorop 35
4.2 Doeltreffendheid 37
4.3 Uitvoerbaarheid 37
4.4 Rechtvaardigheid 39
4.5 Doelmatigheid 40

5 AANBEVELINGEN 41
5.1 Spoor 1: beschikbaarheid van risico-informatie over funderingsschade verbeteren 42
5.2 Spoor 2: funderingsschade voorkomen 45
5.3 Spoor 3: maatschappelijke problemen voorkomen door ondersteuning en ontzorging 47
5.4 Spoor 4: Subsidie- en leenmogelijkheden creëren voor schade- en funderingsherstel 49
5.5 Spoor 5: Zorgen voor een gezamenlijke en krachtige uitvoering 53

6 FINANCIERING EN FASERING 57
6.1 Financiën 57
6.2 Fasering 59

DEEL 2 | TOELICHTING EN VERDIEPING 62

1 LEESWIJZER VOOR DIT DEEL 2 63

2 ONDERSTEUNING GEDUPEERDEN FUNDERINGSPROBLEMATIEK: HOE DOE JE HET GOED ALS OVERHEID? 65
2.1 Behoeften van gedupeerden in hersteltrajecten 66
2.2 Ervaringen uit werkbezoeken en gesprekken 67
2.3 Leerpunten voor een nationale aanpak van funderingsproblematiek 71

3 AARD FUNDERINGSPROBLEMATIEK 73
3.1 Veranderingen in de omgeving 74
3.2 Processen in ondergrond en watersysteem 77
3.3 Schadeprocessen in funderingen 81
3.4 Gevolgen voor gebouwen 84
3.5 Gevolgen voor infrastructuur en openbare ruimte 89
3.6 Multicausaliteit 90

4 HUIDIGE OMVANG FUNDERINGSPROBLEMATIEK EN TOEKOMSTVERWACHTINGEN 92
4.1 Schatting verspreiding funderingsproblematiek bij gebouwen in Nederland 93
4.2 Schatting aantal kwetsbare gebouwen 94
4.3 Schatting verwachte kosten funderingsschade aan gebouwen 96
4.4 Schade aan infrastructuur en openbare ruimte 97
4.5 Toekomstverwachtingen 98

5 PREVENTIE- EN HERSTELMAATREGELEN 101
5.1 Maatregelen op gebouwniveau voor herstel of verkleinen van bestaande schade 101
5.2 Maatregelen om nieuwe schade te voorkomen aan bestaande gebouwen 103
5.3 Maatregelen tegen funderingsschade bij nieuwbouw 106
5.4 Maatregelen tegen gevolgen van bodemdaling in de openbare ruimte 106
5.5 Ontwikkelen van kennis en inzicht 107

6 BEOORDELEN RESTLEVENSDUUR BESTAANDE FUNDERINGEN 111
6.1 Normenserie voor bestaande bouw 112
6.2 Richtlijnen voor beoordelen bestaande funderingen 114

6.3 Benodigde informatie voor het opstellen van een beoordeling 115
6.4 Beoordeling van grof naar fijn: mogelijke stappen 116

7 JURIDISCHE CONTEXT FUNDERINGSPROBLEMATIEK 118
7.1 Juridische positie van de pandeigenaar 118
7.2 Taken en bevoegdheden van overheden in het ruimtelijk beleid 120
7.3 Taken en bevoegdheden overheid in het waterbeleid 121
7.4 Nadeelcompensatie en aansprakelijkheid 126

8 OVERHEIDSAANPAK FUNDERINGSPROBLEMATIEK: OVERZICHT VAN REGELINGEN 135
8.1 Nationale regelingen 136
8.2 Funderingsproblematiek in Rotterdamse wijk Bloemhof 138
8.3 Funderingsproblematiek in de Friese veenweiden 140
8.4 Funderingsproblematiek in Zaanstad 141
8.5 Funderingsproblematiek rond kanaal Almelo-De Haandrik 142

9 TOELICHTING BIJ FINANCIËLE RAMING 145

LITERATUUR 150

BIJLAGEN 155

ADVIESVRAAG 155

TOTSTANDKOMING 157

OVERZICHT PUBLICATIES 160

SAMENVATTING

Nederland heeft te maken met een omvangrijke funderingsproblematiek, zowel in stedelijk als landelijk gebied. Het probleem speelt op dit moment bij ongeveer 425.000 gebouwen. Deze gebouwen hebben al verzakkingsschade of krijgen daar tussen nu en 2035 mee te maken. Zonder preventieve maatregelen zal het aantal gebouwen met funderingsschade fors toenemen. Het totale schadebedrag kan oplopen tot € 54 miljard.
Funderingsproblematiek heeft ook forse emotionele en maatschappelijke gevolgen voor mensen. Het hebben van een veilig en betaalbaar thuis is een van de belangrijkste basisbehoeften. Door slechte funderingen en verzakkingsschade komt deze basisbehoefte in het gedrang en staat het leven opeens zowel letterlijk als figuurlijk op losse schroeven.
Hoe moet deze problematiek worden aangepakt? Over die vraag gaat dit advies.

Funderingsproblematiek is een ingewikkeld vraagstuk

De oorzaken van funderingsproblemen zijn divers. Funderingsschade kan bijvoorbeeld te maken hebben met verlaagde grondwaterstanden, bacteriële aantasting, droogte, werkzaamheden in de omgeving van een gebouw, veroudering of fouten in de constructie. In de praktijk is er vrijwel nooit één duidelijke oorzaak van de funderingsschade aan te wijzen.
Het aanpakken van schade aan de fundering is bovendien ingewikkeld.
Vaak zijn eigenaren zich (nog) niet bewust van funderingsproblemen bij hun

gebouw. En als ze er wél van op de hoogte zijn, weten ze vaak niet waar te beginnen met een oplossing. De rompslomp en hoge kosten, die kunnen oplopen tot boven de 120.000 euro, leiden vrijwel altijd tot zorgen en stress. Funderingsproblemen betekenen ook voor huurders dat een periode van onzekerheid en stress aanbreekt, omdat onzeker is of zij hun woning én buurt (tijdelijk) moeten verlaten. Of omdat zij hun investering in een nieuwe keuken of badkamer verloren zien gaan.
Veel eigenaren proberen via complexe procedures de schadekosten te verhalen, maar omdat er juridisch vrijwel nooit één oorzaak is aan te wijzen leidt dit vaak niet tot een oplossing en veel frustratie. Het herstel van de schade wordt zodoende vaak noodgedwongen op de lange baan geschoven. Op verschillende plekken in Nederland is nu al te zien dat dit kan leiden tot een stapeling van problemen, met ernstige gevolgen voor de leefbaarheid en de kwaliteit van de bestaande woningvoorraad.

Funderingsproblematiek is al geruime tijd bekend maar nog onopgelost
Hoewel de funderingsproblematiek in Nederland al ruim twintig jaar speelt, is een doeltreffende aanpak tot nu toe uitgebleven. Er zijn nog altijd maar weinig eigenaren die daadwerkelijk hun fundering laten herstellen. Terwijl de tijd verstrijkt wordt de problematiek, mede als gevolg van klimaatverandering, alleen maar groter. De al bestaande schade neemt toe. Er komen steeds meer gebouwen waar schade ontstaat. Ook blijven de maatschappelijke problemen zich opstapelen in wijken, buurten en dorpen.

In de infographic op de volgende pagina tonen we vier knelpunten die er aan bijdragen dat funderingsproblematiek tot op heden niet wordt aangepakt.

Er blijkt sprake van een impasse, waarbij eigenaren, marktpartijen en overheden het probleem tot recent niet onder ogen konden of wilden zien.

Funderingsinformatie is noodzakelijk en vraagt om perspectief op een oplossing
Een belangrijke voorwaarde voor een aanpak is dat er op korte termijn funderingsinformatie over alle gebouwen in Nederland beschikbaar komt. Zonder die informatie blijven de precieze funderingsproblemen onbekend en betalen uiteindelijk kopers op de vastgoedmarkt de rekening van het al lang bestaande probleem. Zij worden niet goed beschermd. Risico's en kosten worden door de verkopende partij doorgegeven aan de volgende eigenaar die – vaak in onwetendheid – onvoldoende reserves opbouwt voor herstel.
Tegelijkertijd treft het boven tafel krijgen van de funderingsinformatie en de transparantie van de vastgoedmarkt die daarmee ontstaat, de huidige eigenaren van gebouwen met funderingsproblematiek hard. Zij worden geconfronteerd met waardedaling van hun gebouw en alle complexiteit en zorgen die funderingsschade op dit moment met zich meebrengt. Het creëren van transparantie moet daarom in onze overtuiging te allen tijde samengaan met een concreet perspectief op een oplossing. Als alleen maar de funderingsinformatie boven tafel komt met waardedaling van gebouwen tot gevolg, zonder dat er zicht is op een oplossing voorzien wij aanzienlijke maatschappelijke onrust.

Funderingsproblematiek *dreigt...*

Spiraal van problemen

425.000 gebouwen met funderingsproblemen

Kwaliteit bestaande woningvoorraad komt onder druk

Focus op juridische verantwoordelijkheden problematisch

Gebrek aan informatie over staat van funderingen

Onvoldoende samenwerking tussen gebouweigenaren

Geen van betrokken partijen belang bij transparantie

Knelpunten waardoor funderingsproblematiek niet wordt aangepakt.

.... te ontaarden in ***funderingscrisis***

Gezamenlijke inzet overheden is onmisbaar

De aard en omvang van de funderingsproblematiek vraagt om brede betrokkenheid van veel partijen. Denk aan particuliere eigenaren, corporaties, huurders, makelaars, taxateurs, hypotheekverstrekkers, onderzoekers en aannemers. Zij moeten allemaal bijdragen aan een nationale aanpak van de funderingsproblematiek. In dit advies doen wij daar verschillende voorstellen voor.

De urgentie om het vraagstuk doeltreffend aan te pakken en de ingrijpende maatschappelijke gevolgen die op de loer liggen maken bovendien een stevige inzet van de gezamenlijke overheden onmisbaar. Alleen de overheid kan zorgen dat er transparantie ontstaat over funderingsproblemen en tegelijkertijd een perspectief op een oplossing wordt geboden. Overheden beschikken ook over de instrumenten om op bepaalde plekken funderingsproblemen te voorkomen.

Een bijzondere verantwoordelijkheid ligt bij de rijksoverheid. Alleen het Rijk kan er voor zorgen dat dit nationale probleem doeltreffend wordt aangepakt en zonder inzet van de financiële slagkracht van het Rijk zal het niet lukken om de mensen die hard door deze problematiek geraakt worden uitzicht op een oplossing te geven. De decentrale overheden beschikken veelal niet over voldoende financiële draagkracht om bewoners met funderingsproblemen doeltreffend te ondersteunen. Van gemeenten, waterschappen en provincies vragen wij wel grote inzet op het voorkomen van funderingsschade.

Verder kijken dan juridische verantwoordelijkheden

Juridisch gezien is de eigenaar van een gebouw verantwoordelijk voor de staat van dat gebouw, inclusief de fundering. In de aanpak die wij in dit advies bepleiten blijft die eigen verantwoordelijkheid overeind. De overheid kan naar onze mening niet alle risico's die zich in de samenleving voordoen overnemen.

Uit onze analyse blijkt echter dat eigenaren in de praktijk niet in staat zijn de eigen verantwoordelijkheid goed te nemen, als gevolg van de gebrekkige informatie over de funderingsproblematiek. Op het moment dat die informatie wel beschikbaar is en de vastgoedmarkt op dat punt transparant kan functioneren, kunnen – en moeten – zij die verantwoordelijkheid wel nemen. In de overgang naar een transparante vastgoedmarkt pleiten wij voor een aanpak die verder kijkt dan uitsluitend de juridische verantwoordelijkheden. Wij pleiten voor een aanpak waarin de overheid naast eigenaren en huurders gaat staan en met hen werkt aan een doeltreffende aanpak om funderingsschade te herstellen en daarmee de kwaliteit van de bestaande woningvoorraad op peil te houden.

Alleen wanneer het funderingsprobleem *nationaal* wordt aangepakt, kan er voortvarend aan oplossingen worden gewerkt, met voldoende tempo en in voldoende grote aantallen. Dat is essentieel, want Nederland kan zich niet veroorloven om het probleem halfslachtig aan te pakken en de rekening door te schuiven naar de toekomst. De nadelige gevolgen voor de gebouwde omgeving zijn daarvoor te groot en de onzekerheid die dit zal veroorzaken in het leven van gedupeerden, met alle gevolgen voor hun bestaanszekerheid van dien, is meer dan onwenselijk.

Aanbevelingen aan de overheid langs vijf sporen

Wij doen in dit advies aanbevelingen voor de nationale aanpak waarin we de principes doeltreffendheid, uitvoerbaarheid, rechtvaardigheid en doelmatigheid centraal stellen. Bij het uitwerken van aanbevelingen zetten wij doeltreffendheid voorop. Na alle jaren waarin het probleem is blijven liggen, moet het nu snel en effectief worden aangepakt.

Onze aanbevelingen volgen vijf sporen:

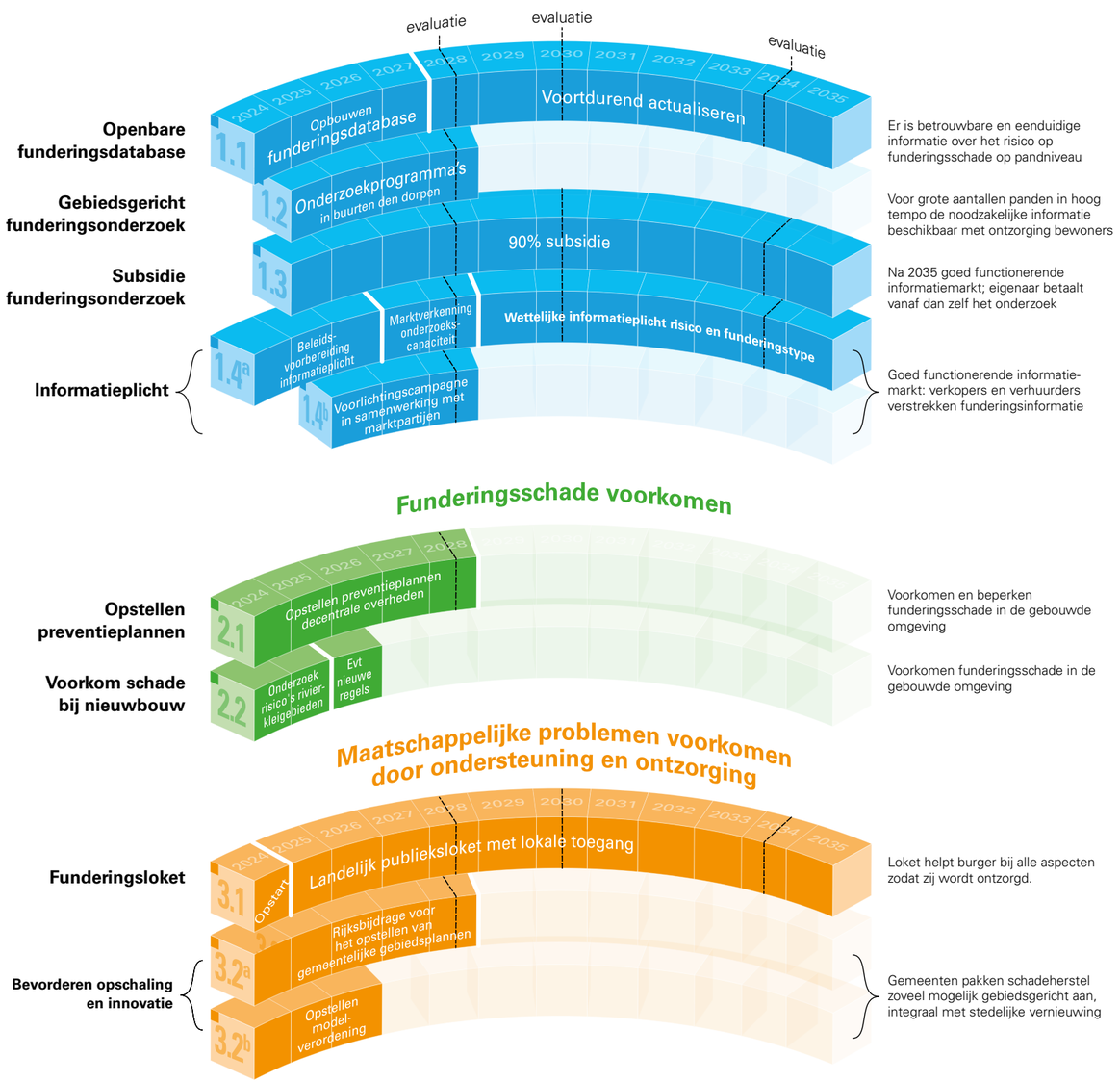
- beschikbaarheid van risico-informatie over funderingsschade verbeteren;
- funderingsschade voorkomen;
- maatschappelijke problemen voorkomen door ondersteuning en ontzorging;
- subsidie- en leenmogelijkheden creëren voor schade- en funderingsherstel;
- zorgen voor gezamenlijke en krachtige uitvoering.

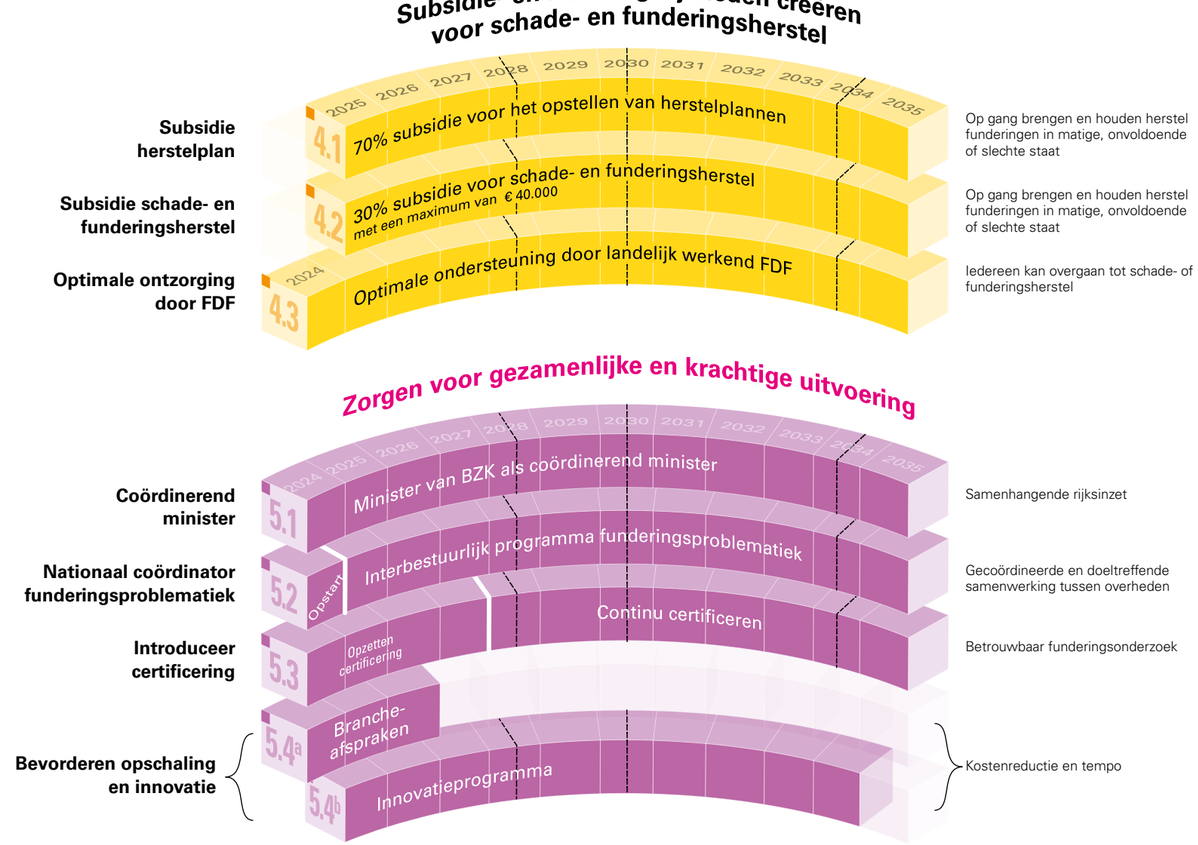
Deze vijf sporen zijn niet los van elkaar te zien; ze zullen tegelijkertijd moeten worden gevolgd om de aanpak van de problematiek effectief te laten zijn. En om te zorgen dat transparantie samen gaat met perspectief op een oplossing zodat maatschappelijke ontwrichting uitblijft. In de infographic op de volgende pagina staan per spoor onze aanbevelingen vermeld. Daarbij hebben we ook aangegeven binnen welke tijdsspanne er maatregelen nodig zijn.

Wij zijn ons bewust van de strakke planning die wij voorstellen. Uitgangspunt daarbij is dat er op korte termijn een missionair kabinet is dat besluit of en hoe het ons advies wil overnemen. Een lange formatie heeft gevolgen voor de planning. Tevens zien we dat onze voorstellen veel vragen van uitvoerende partijen als bouwbedrijven, onderzoeksbureaus en overheidsorganisaties. Zij zullen dan ook intensief betrokken moeten worden bij de uitwerking van de nationale aanpak waarvoor wij voorstellen doen. Een aan te stellen nationale coördinator funderingsproblematiek moet met uitvoerende partijen afspraken maken over snelle opschaling van de capaciteit, standaardisatie van werkzaamheden, kwaliteitsborging en innovatie. Ter ondersteuning daarvan bevelen we aan om 3% van de totale kosten van de nationale aanpak te benutten voor innovatie om zo eraan bij te dragen dat de nationale aanpak daadwerkelijk uitvoerbaar is.

In ons voorstel hebben we als laatste tussentijdse evaluatiemomenten opgenomen in 2028, 2030 en 2034, om te bepalen of de werkelijke voortgang aansluit bij de ambities. Afhankelijk van de voortgang en de dan beschikbare uitvoeringscapaciteit kan het nodig blijken om meer tijd te nemen.

Infographic met overzicht van aanbevelingen in de tijd





Kosten

De nationale aanpak funderingsproblematiek die wij voorstellen vraagt om een investering van de rijksoverheid die wij ramen op ruim € 12 miljard over de periode van 2024 tot en met 2035. In onderstaande tabel geven wij een indicatie van de verdeling van de kosten per jaar (in miljoenen euro's).

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
23	336	815	855	1.339	1.318	1.318	1.318	1.318	1.318	1.318	1.181

Om te komen tot een doeltreffende aanpak pleiten wij voor een eenvoudige regeling die (a) de gevolgen van de transparantie voor gebouweigenaren verzacht, (b) eigenaren activeert om aan de slag te gaan met het noodzakelijke herstel en (c) verdere juridisering zoveel mogelijk voorkomt.

Dat betekent ook dat wij financiële solidariteit met de gedupeerde woningeigenaren noodzakelijk achten. Die keuze heeft zoals dat technisch heet verdelingseffecten. Sommigen zullen het onrechtvaardig vinden dat alle Nederlanders moeten meebetalen aan het herstel van funderingen van woningeigenaren. Te meer omdat die eigenaren in sommige – maar zeker niet alle – gevallen vermogend zijn. Elke keuze die wordt gemaakt om bepaalde groepen wel en andere niet financieel te ondersteunen, heeft zijn eigen effecten en groepen die er financieel door geraakt worden.

In het verleden is vaak geprobeerd om de verdelingseffecten te ondervangen binnen de beleidsaanpak. De praktijk laat zien dat dit resulteert in complexe regelingen, hoge uitvoeringskosten én afname van de doeltreffendheid. Doordat het probleem dan niet of niet snel genoeg wordt opgelost komen de opgelopen maatschappelijke kosten en de onvrede over de aanpak niet zelden als een boemerang terug bij de overheid.

Wij pleiten er daarom voor om de verdelingseffecten van de door ons voorgestelde maatregelen goed in kaart te brengen, maar om deze vervolgens binnen het gehele belastingpakket te wegen. In het jaarlijkse belastingplan moeten eventuele correcties van herverdelingseffecten doorgevoerd worden en niet binnen de nationale aanpak van de funderingsproblematiek zelf.

Tot slot

We realiseren ons dat de publicatie van ons advies ook al impact kan hebben op de vastgoedmarkt, op zorgen van mensen over de fundering van hun woning, én op de verwachtingen die mensen gaan hebben van de overheid. Zowel de Nederlanders die al weten dat ze met funderingsproblemen te maken hebben en moeten besluiten wat ze gaan doen, als de vele Nederlanders die zich zullen afvragen of zij ook te maken krijgen met funderingsproblemen. Wij spreken dan ook de hoop uit dat het nieuw te vormen kabinet snel helderheid geeft over hoe de nationale aanpak van de funderingsproblematiek nader wordt uitgewerkt. Wij hopen en verwachten dat ook gemeenten, provincies, waterschappen, makelaars en hypotheekverstrekkers ons advies zullen opvatten als een oproep tot actie!

In de vele gesprekken die we voerden hebben we gezien en gehoord tot welke inbreuk op het leven van mensen funderingsschade leidt en met welke grote zorgen dat gepaard gaat. Voor al deze mensen en voor hen die het probleem nog zal treffen is een doeltreffende aanpak, waarbij overheden en betrokken marktpartijen naast hen staan en hen ondersteunen, onmisbaar en noodzakelijk.

DEEL 1 | ADVIES

1 INLEIDING

1.1 Onderwerp

Nederland is laaggelegen met op veel plekken slappe bodems. Om het land bewoonbaar te maken en te houden zijn al eeuwenlang ingrepen in het water- en bodemsysteem noodzakelijk. Dankzij die ingrepen hebben miljoenen Nederlanders de mogelijkheid gekregen om in de delta te bouwen, er te wonen en te ondernemen. Maar dat is niet zonder risico. Het gevaar van overstromingen staat bij de meeste Nederlanders goed op het netvlies.

Een ander risico dat inherent is aan het Nederlandse water- en bodemsysteem, manifesteert zich meer sluipenderwijs: het gevaar dat de funderingen onder gebouwen het op den duur begeven. Deze zogenoemde funderingsproblematiek is bij het grote publiek wat minder bekend, maar ze vormt in toenemende mate een urgent vraagstuk. Over dat vraagstuk gaat dit advies.

De funderingsproblematiek in Nederland is omvangrijk. Bij ongeveer 425.000 gebouwen is op dit moment al sprake van schade als gevolg van een fundering die in slechte staat verkeert of zal die schade binnen afzienbare tijd gaan ontstaan. Zonder preventieve maatregelen kan dit aantal de komende jaren nog fors toenemen. En dan hebben we het nog niet over de immateriële kosten van de funderingsproblematiek: de impact op het leven van mensen die ermee te maken krijgen.

1.2 Centrale vraag

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) heeft ons op 9 oktober 2023 gevraagd om advies uit te brengen over een nationale aanpak van de funderingsproblematiek. Hij deed dit verzoek mede namens de ministers van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) en Infrastructuur en Waterstaat (IenW). De minister van BZK heeft ons gevraagd om aan te geven hoe het Rijk samen met alle betrokken partijen (gemeenten, provincies, waterschappen, maatschappelijke partijen, marktpartijen en burgers) kan komen tot een landelijke aanpak die uitvoerbaar én rechtvaardig is.[1]

Gewoonlijk richten wij ons in onze advisering op de strategische hoofdlijnen van beleid. Deze keer heeft de minister ons echter gevraagd om handvatten te bieden voor een concreet beleidsvoorstel. Daarmee krijgt dit advies in zijn uitwerking een wat ander karakter dan de meeste Rli-adviezen.

1.3 Afbakening

We belichten in dit advies de funderingsproblematiek bij woongebouwen, bedrijfsgebouwen, kantoren en gebouwen met een maatschappelijke, culturele of historische waarde. Andersoortige bouwwerken laten we buiten beschouwing. We doen bijvoorbeeld geen aanbevelingen over de funderingen van infrastructurele werken in de openbare ruimte of over de problematiek bij kabels en leidingen (zoals rioleringen).

1 In bijlage 1 is de volledige adviesvraag opgenomen.

Een tweede afbakening van ons advies betreft de oorzaak van verzakkingsschade bij gebouwen. We kijken alleen naar situaties waarin de problemen voortkomen uit schade aan funderingen. Dit betekent dat wij geen aanbevelingen doen over schadeherstel als gevolg van de aardgaswinning in Groningen of andere bestaande regelingen voor afhandeling van mijnbouwschade. Wel hebben we de ervaringen van bewoners uit het aardbevingsgebied en de lessen uit de parlementaire enquête naar de schadeafhandeling in Groningen benut bij het formuleren van onze aanbevelingen.

1.4 Werkwijze

Wij hebben dit advies in korte tijd opgesteld. Zo konden we voldoen aan de wens van het kabinet om het advies beschikbaar te stellen voor de partijen die werken aan de formatie van een nieuw kabinet.

Om inzicht te krijgen in de funderingsproblematiek hebben wij een aantal onderzoeken laten doen:

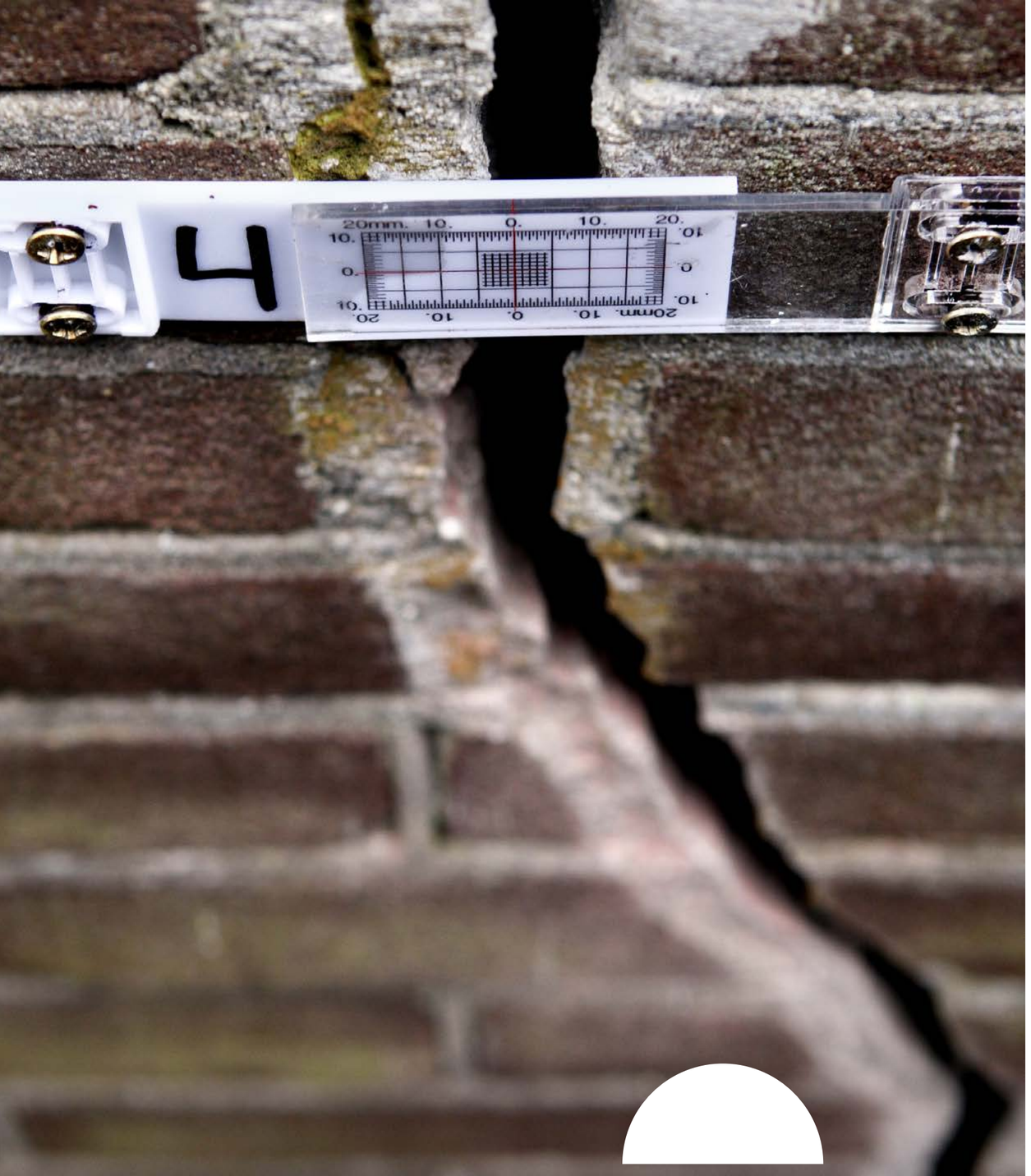
- De kennisinstellingen Deltares en TNO hebben voor ons de aard en omvang van de funderingsproblematiek in beeld gebracht.
- Advocatenkantoor AKD heeft voor ons de geldende wet- en regelgeving op het terrein van funderingsschade beschreven.
- Adviesbureau KPMG heeft samen met ons de bestaande (financiële) regelingen ter ondersteuning van gebouweigenaren met funderingsschade in beeld gebracht.
- Het Kennis Centrum Aanpak Funderingsproblematiek (KCAF) heeft een analyse gemaakt van de omvang van de funderingsproblematiek.

Verder hebben wij literatuuronderzoek verricht en gesprekken gevoerd met tal van direct betrokkenen: deskundigen, uitvoerders, bestuurders en *last but not least* bewoners van gebieden met funderingsproblemen. In dat laatste kader hebben we werkbezoeken afgelegd aan de Rotterdamse wijk Bloemhof en aan de Groote Veenpolder in de provincie Fryslân.

1.5 Leeswijzer

Dit advies is vanaf hier als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 beschrijven we de kenmerken van verschillende soorten funderingen, de bouwkundige en maatschappelijke impact van funderingsschade, de omvang en mogelijke oorzaken ervan en de beschikbare technische oplossingen.
- In hoofdstuk 3 belichten we een aantal knelpunten die tot op heden een voortvarende en doeltreffende aanpak van de funderingsproblematiek belemmeren.
- In hoofdstuk 4 bespreken we vier principes die wat ons betreft richtinggevend moeten zijn bij de nationale aanpak van de funderingsproblematiek die ons voor ogen staat.
- In hoofdstuk 5 doen wij een aantal aanbevelingen aan de rijksoverheid en aan medeoverheden. Samen omvatten deze aanbevelingen de nationale aanpak van de funderingsproblematiek die wij in dit advies voorstellen.
- In hoofdstuk 6 ten slotte, werken wij deze aanpak nader uit, waarbij we een raming geven van de jaarlijkse kosten per onderdeel van de aanpak en een fasering voorstellen voor de uitvoering.



2 AARD EN OMVANG FUNDERINGSPROBLEMATIEK

2.1 Soorten funderingen

Elk gebouw in Nederland (woning, winkel, kantoor, kerk, school, enzovoort) heeft een fundering; geen enkel gebouw blijft stevig overeind zonder fundering.

Het type fundering kan verschillen: sommige gebouwen hebben een *ondiepe* fundering, andere hebben een *diepe* fundering. Gebouwen met een ondiepe fundering hebben een onderconstructie die direct op de bodem rust. Gebouwen met een diepe fundering hebben een onderconstructie die op palen rust. Het materiaal van de palen is in de loop der tijd veranderd. Bij oudere gebouwen zijn de palen van hout en bij modernere gebouwen zijn ze van beton.

De bodemsamenstelling en het gewicht van een gebouw bepalen welk soort fundering nodig is. Als de ondergrond bestaat uit niet of nauwelijks ‘samendrukbare’ grondlagen met een flinke draagkracht (zoals zand of stijve klei) en het gebouw is niet te zwaar, dan kan een ondiepe fundering worden toegepast. In andere gevallen, bijvoorbeeld op een ondergrond van veen of slappe klei, is een diepe fundering op palen nodig. In de wederopbouwjaren na de tweede wereldoorlog, toen er in korte tijd veel woningen moesten

worden gebouwd, is zo'n diepe fundering echter niet altijd aangebracht in situaties waar dit – met de kennis van nu – wél nodig was.

2.2 Impact van funderingsproblematiek

Funderingsproblemen worden in het dagelijks taalgebruik vooral geassocieerd met gebouwen die zijn verzakt doordat de houten palen waarop ze staan, zijn aangetast door schimmels of bacteriën. Er doen zich echter ook problemen voor bij gebouwen zonder houten palen. Zo is bekend dat tal van ondiep gefundeerde panden in veenweidegebieden verzakkingsschade hebben.

Bij funderingsproblematiek denken veel mensen in eerste instantie aan bouwkundige problemen. De problematiek omvat echter meer. Als we in dit advies over funderingsproblematiek spreken, doelen we op zowel bouwkundige, financiële als maatschappelijke gevolgen van schade aan funderingen.

Definitie van funderingsproblematiek

Funderingsschade behelst technisch gezien de aantasting van een fundering. Als gevolg daarvan kan een gebouw gaan bewegen. Hierdoor ontstaat schade aan het gebouw. Dit wordt gevolgschade genoemd. Wanneer wij het hebben over funderingsproblematiek doelen we op de funderingsschade, de gevolgschade én de financiële en maatschappelijke impact hiervan.

Bouwkundige problemen als gevolg van schade aan de fundering doen zich voor in de vorm van scheuren in gevels, vloeren en plafonds, scheefstand van gebouwen, vochtproblemen of klemmende deuren. Ook kunnen er problemen ontstaan in de aansluiting met de riolering of de straat. De kwaliteit van deze gebouwen wordt hierdoor fors aangetast.

Als er niet wordt ingegrepen, zal de schade verergeren. Dit kan in sommige gevallen leiden tot veiligheidsrisico's (zie hoofdstuk 4 van deel 2 van dit advies). Maar dat is niet het enige waar het om gaat. Voor gebouweigenaren kunnen problemen met de fundering ook uitmonden in een groot financieel probleem. Met herstellen van een fundering van één gebouw kan al sprake zijn van een bedrag van rond de € 120.000. Mensen kunnen dit niet altijd betalen. In een aantal gemeenten zijn initiatieven opgezet om gebouweigenaren met funderingsschade te ondersteunen, bijvoorbeeld met een informatieloket of een beperkte subsidie voor onderzoek en/of herstel van schade. Deze ondersteuning biedt in veel gevallen maar beperkt perspectief voor eigenaren.

Zoals aangegeven is de maatschappelijke impact van funderingsschade voor veel gedupeerden minstens zo ingrijpend als de financiële. Het hebben van een veilig en betaalbaar thuis is een van de belangrijkste basisbehoeften van mensen. Wanneer deze basisbehoefte in het gedrang komt door een slechte fundering en verzakkingsschade, staat het leven opeens zowel letterlijk als figuurlijk op losse schroeven.

Het nemen van de benodigde maatregelen is bovendien een complexe opgave. Ook die complexiteit kan zwaar drukken op eigenaren. Veel mensen weten niet waar te beginnen met het aanpakken van de ontstane schade. Zowel de rompslomp als de kosten kunnen zorgen en stress teweegbrengen.[2] Dit speelt nog sterker bij eigenaren van appartementen met een Vereniging van Eigenaren (VvE) en bij eigenaren van woningen die deel uitmaken van een bouwkundige eenheid (bijvoorbeeld een huizenblok). In zulke situaties moeten alle betrokken eigenaren gezamenlijk besluiten om over te gaan tot funderingsherstel. Dit kan een bron van meningsverschillen en conflicten zijn. Soms komt het aanpakken van het herstel dan überhaupt niet van de grond.[3]

Het uitblijven van funderingsherstel kan leiden tot een stapeling van problematiek in buurten en dorpen. Mensen investeren niet meer in hun pand in afwachting van een oplossing voor het onderliggende funderingsprobleem. Zo kan langzaam maar zeker verloedering optreden. En er kunnen technische problemen ontstaan. Soms wordt bijvoorbeeld vanwege de verzakking de aansluiting van gebouwen op de riolering en de openbare ruimte problematisch.

In sommige buurten en dorpen gaat de kwetsbare fundering onder woningen gepaard met andere problemen. Er is dan bijvoorbeeld tegelijkertijd sprake van achterstallig onderhoud of (als gevolg daarvan) een hoge energierekening. Soms is de levensduur van het pand in kwestie eigenlijk al verlopen. Bewoners, eigenaren en overheden staan dan voor een lastige afweging: is funderingsherstel nog zinvol of is sloop en nieuwbouw een betere oplossing? Vanuit financieel-technisch oogpunt is deze vraag vaak gemakkelijk te beantwoorden, maar vanuit maatschappelijk, cultureel of emotioneel oogpunt is dit veel moeilijker. Want ook de identiteit van een gebied en de gemeenschapszin in de buurt spelen een rol bij de vraag of sloop-nieuwbouw gewenst is. Illustratief is in dit verband de vraag die werd opgeworpen tijdens een van onze werkbezoeken: “Wat is er nog over van de identiteit van een buurtschap als enkel de historische kerk blijft staan en daaromheen overal sloop-nieuwbouw wordt toegepast?” Precies vanuit deze overweging kiezen bijvoorbeeld woningcorporaties soms bewust voor funderingsherstel van een gebouw, ook al is dat financieel-technisch duurder. De kosten betalen zich dan terug in termen van behoud van gemeenschapszin en identiteit.

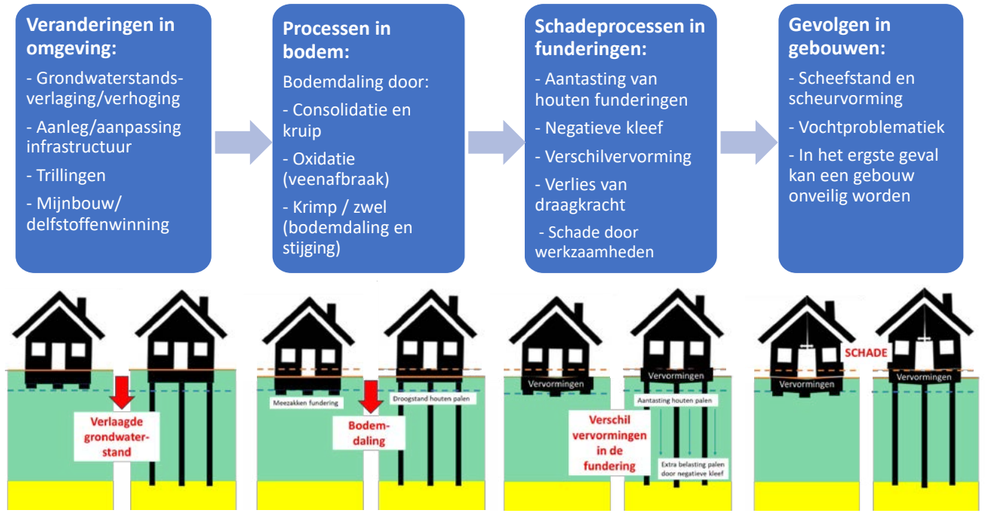
2.3 Mogelijke oorzaken

In de berichtgeving over verzakkingsschade wordt verlaging van het grondwaterpeil vaak genoemd als oorzaak. Dat is terecht, maar er zijn vrijwel altijd méér oorzaken in het spel. Figuur 1 geeft de veelheid aan processen weer die schade kunnen toebrengen aan de fundering van een gebouw, en de gevolgen die deze processen kunnen hebben voor de toestand van het

2 Dit komt ook terug in alle verhalen van eigenaren die de afgelopen jaren wel in staat zijn geweest funderingsherstel tot een goed einde te brengen. Het is een traject dat ze niemand toewensen.
3 In wijken met veel corporatiebezit lopen ook woningcorporaties regelmatig tegen dit probleem aan. De aanpak van funderingsproblemen komt dan niet op gang, doordat zich in bepaalde bouwkundige eenheden behalve huurders ook particuliere woningeigenaren bevinden die niet kunnen of willen deelnemen.

gebouw (zie hoofdstuk 3 van deel 2 voor een toelichting bij de in figuur 1 vermelde processen).

Figuur 1: Schadeveroorzakende processen en de gevolgen ervan voor gebouwen



In de jaren ‘90 van de vorige eeuw werd in verschillende gemeenten duidelijk dat er sprake was van een probleem met de funderingen van gebouwen. Die gemeenten hadden vooral problemen bij gebouwen op houten palen. Het hout bleek te zijn aangetast door schimmels en/of bacteriën. De getroffen gebouwen waren voornamelijk van vóór 1970 en dat is verklaarbaar; sinds 1970 worden er nauwelijks houten paalfunderingen meer toegepast.[4]

De laatste jaren wordt steeds duidelijker dat gebouwen met een ondiepe fundering (waarbij geen palen zijn gebruikt en de onderconstructie van de fundering direct op de bodem rust) óók te maken kunnen krijgen met funderingsproblematiek.

Illustraties van funderingsproblematiek in verschillende gebieden

In *veenweidegebieden* bevinden zich veel historische vrijstaande boerderijen. Veel daarvan hebben inmiddels een woonfunctie. De gebouwen liggen in gebieden waar sprake is van permanente natuurlijke bodemdaling. De bodemdaling verloopt hier sinds de jaren zestig echter sneller dan van nature, mede doordat het waterpeil is verlaagd ten behoeve van agrarische activiteiten. Dit kan op den duur leiden tot verzakkingsschade, zowel bij gebouwen met houten palen als bij gebouwen met ondiepe funderingen.

4 Sinds 1970 worden er, als gevolg van technische ontwikkelingen en een aanpassing in de bouwregelgeving, bijna alleen nog betonnen palen gebruikt. Bij betonnen palen zijn de risico’s op funderingsschade heel beperkt.

Veel *voor- en naoorlogse woonwijken* zijn in hoog tempo aangelegd vanwege de woningnood. Er werd veelal gekozen voor het bouwen van geschakelde woningen met goedkope materialen. Soms werd er gebouwd op locaties met een slappe bodem, wat de houdbaarheid van de woningen nog verder beperkte. Toch staan veel van deze woningen er nu nog steeds. Dat er funderingsproblemen zijn, is niet verbazingwekkend. Zeker niet als je in aanmerking neemt dat op veel plekken het oppervlaktewaterpeil is verlaagd. Hiermee is voorkomen dat de woningen te maken zouden krijgen met wateroverlast, maar het heeft ook bijgedragen aan verdere bodemdaling.

In *historische binnensteden* staan veel (monumentale) gebouwen van uiteenlopende bouwkundige kwaliteit. Bij werkzaamheden aan de openbare ruimte, zoals het vervangen van de riolering, vinden vaak vlak naast de gebouwen graafwerkzaamheden plaats. Deze beweging in de bodem kan gemakkelijk schade veroorzaken aan funderingen. Ook in deze gebieden is vaak sprake van permanente natuurlijke bodemdaling.

2.4 Omvang problematiek

Harde cijfers over de omvang van de funderingsproblematiek in Nederland zijn helaas niet bekend. Zowel de omvang van de schade die op dit moment al bestaat als de omvang van de schade die in de toekomst wordt verwacht, zijn onzeker (zie hoofdstuk 4 van deel 2). Dat komt onder meer doordat van veel gebouwen onbekend is wat voor fundering ze hebben. Laat staan dat bekend zou zijn wat de exacte staat van de fundering is. Dat neemt niet weg dat er een inschatting te maken is. Dat bespreken we in deze paragraaf.

Overigens zijn wij van oordeel dat onzekerheid over de exacte cijfers geen reden mag zijn om de aanpak van het funderingsprobleem uit te stellen. Zeker is namelijk wel dat de omvang van het probleem én de kosten ervan zullen toenemen als er geen actie wordt ondernomen.

Aantallen gebouwen

Hoeveel gebouwen in Nederland krijgen op afzienbare termijn te maken met schade als gevolg van aantasting van de fundering? In het maatschappelijk debat wordt in dit verband regelmatig gesproken over “een miljoen gebouwen.” Maar klopt dat? Wij hebben Deltares/TNO en het Kennis Centrum Aanpak Funderingsproblematiek (KCAF) gevraagd om dit voor ons te onderzoeken. Op basis van hun risicoanalyses, die ze onafhankelijk van elkaar hebben verricht (zie hoofdstuk 4 van deel 2 en KCAF, 2024), concluderen wij dat het realistischer is om indicatief uit te gaan van 425.000 gebouwen. Dat is ongeveer 6% van alle gebouwen in Nederland. Deze gebouwen zullen tussen nu en 2035 te maken krijgen met matige tot ernstige schade als gevolg van aantasting van de fundering. Gelet op de

onzekerheden kan het aantal gebouwen met funderingsschade en gevolgschade echter ook (aanzienlijk) hoger uitvallen – zeker als er geen preventieve maatregelen worden genomen.

Hoogte van de kosten

Ook een schatting van de totale kosten van de funderingsproblematiek is op basis van de nu bekende gegevens niet nauwkeurig te maken. Er zitten nog te veel onzekerheden in de risicoschattingen en schaderamingen. Duidelijk is wel dat de kosten van bouwkundig schadeherstel in heel Nederland kunnen oplopen tot € 54 miljard (Deltares, 2021).[5] Deze indicatie betreft de totale financiële omvang van de schade tussen nu en 2050 als er geen preventieve en schadeherstellende maatregelen zouden worden genomen.

Kosten van funderingsherstel voor een gebouweigenaar

Hoe hoog de herstelkosten zijn voor een individuele gebouweigenaar, hangt af van de werkzaamheden die nodig zijn om het probleem op te lossen. In sommige gevallen is volledig funderingsherstel onvermijdelijk. Daar komen zeer grote werkzaamheden bij kijken. Voor een gemiddeld gebouw op houten palen is daarmee zo'n € 120.000 gemoeid. In andere situaties volstaan technische maatregelen, zoals het plaatsen van een voorgespannen betonplaat. Bij een gemiddeld gebouw kost dat circa € 60.000. In nog weer andere gevallen kan het probleem worden aangepakt met grondinjecties. Er worden dan materialen de grond ingebracht om de draagkracht en/of de stabiliteit van de grond te verbeteren (zie § 2.5 hierna). De kosten van een dergelijke ingreep liggen voor een gemiddeld gebouw rond de € 30.000.

5 Deze berekening is gebaseerd op het zwaarste KNMI-klimaatrisicoscenario uit 2014.

Locatie van de schadegevallen

Het risico op funderingsschade komt in grote delen van Nederland voor. Er is maar een beperkt aantal gebieden waar het risico op funderingsschade (nagenoeg) afwezig is (zie hoofdstuk 4 van deel 2).

2.5 Beschikbare technische oplossingen

De afgelopen jaren zijn (bouwkundige) maatregelen ontwikkeld om funderingsschade te voorkomen of te herstellen.

Maatregelen om schade te voorkomen

Individuele gebouweigenaren hebben nauwelijks mogelijkheden om preventieve maatregelen te nemen. Ze komen meestal pas in aanraking met funderingsproblemen als er geen tijd of gelegenheid meer is om nog na te denken over preventie.
Binnen een nationale aanpak van de funderingsproblematiek is aandacht voor preventie echter van groot belang. We vermelden hieronder kort de belangrijkste technische maatregelen die mogelijk zijn om funderingsschade te voorkomen, zowel op gebiedsniveau als op gebouwniveau.

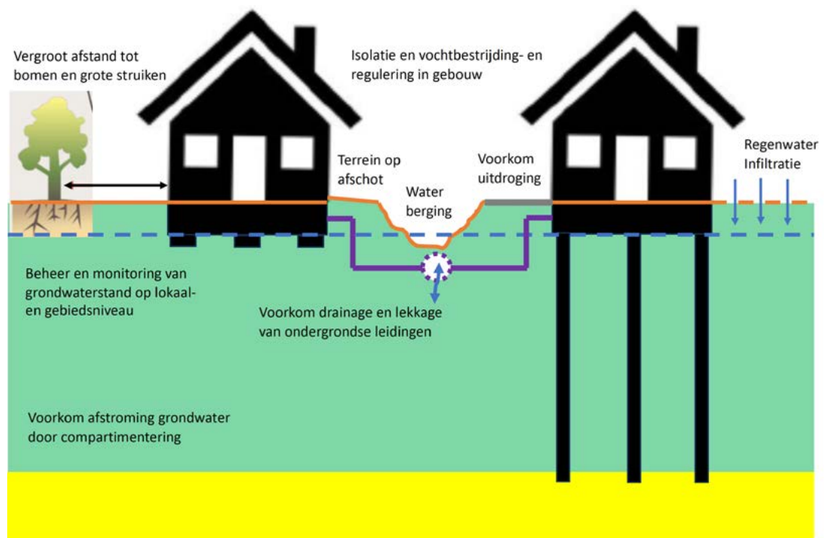
De waterhuishouding speelt bij de preventie van funderingsschade een cruciale rol. Zorgen voor een stabiele en voor de aanwezige funderingen

geschikte grondwaterstand per gebied is dan ook een eerste noodzakelijke vereiste. Aanvullend zijn zowel op gebiedsniveau als op gebouwniveau preventieve maatregelen in de waterhuishouding mogelijk.
Op gebiedsniveau gaat het bijvoorbeeld om het compartimenteren van gebieden door het *plaatsen van damwanden* (waarmee de grondwaterstand kan worden gestabiliseerd) of om het *aanleggen van waterbergingen* (die eveneens bijdragen aan het stabiliseren van de grondwaterstand).
Op gebouwniveau kan worden gedacht aan het *plaatsen van een infiltratie-drain* (waarmee water in de bodem wordt gepompt) of aan het *toepassen van retourbemaling* (waarmee elders opgepompt grondwater weer in de bodem wordt teruggebracht).

Behalve door beheersing van de waterhuishouding kan schade soms ook worden voorkomen door maatregelen aan de bestaande fundering van het gebouw. Denk aan het preventief versterken van de fundering door de funderingsstroken van de onderconstructie te verbreden en te versterken en/of door enkele extra palen te heien.

In figuur 2 zijn verschillende preventieve maatregelen in beeld gebracht. De bijbehorende technieken lichten we nader toe in hoofdstuk 5 van deel 2.

Figuur 2: Maatregelen om funderingsschade te voorkomen



Maatregelen op gebouwniveau voor herstellen van schade
Als er eenmaal schade aan een fundering is ontstaan, moet deze worden hersteld. Dit kan betekenen dat de fundering volledig moet worden vervangen, of dat een gebouw met een ondiepe fundering alsnog moet worden voorzien van een fundering op betonnen palen.

Als er problemen zijn met een ondiepe fundering, kunnen vaak ook andere, minder ingrijpende technieken worden toegepast, zoals het plaatsen van een nieuwe voorgespannen betonplaat of het inbrengen van grondinjecties. Bij de grondinjecties worden materialen in de grond ingebracht om de sterkte, de draagkracht of de stabiliteit van de grond te verbeteren.

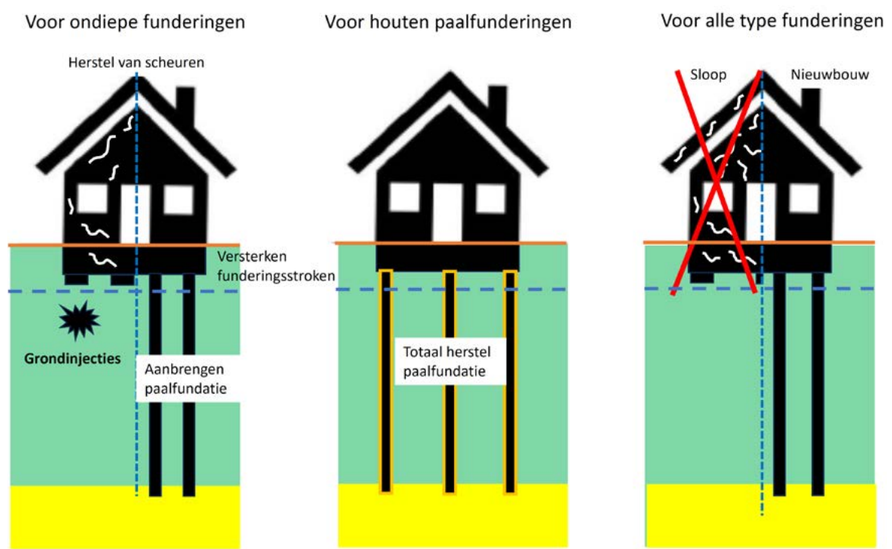
Grondinjectie is een techniek die vooral wordt toegepast bij gebouwen op zandgrond. Daarnaast kan in specifieke gevallen gekozen worden voor het versterken en verstijven van gevels en constructies, om ervoor te zorgen dat deze de zakking en rotaties kunnen opnemen. In het ergste geval is zelfs sloop-nieuwbouw nodig.

In figuur 3 zijn de verschillende herstelmaatregelen in beeld gebracht.
De bijbehorende technieken lichten we nader toe in hoofdstuk 5 van deel 2.

Toepassing in de praktijk

In zijn algemeenheid geldt dat de hierboven beschreven technieken voor het voorkomen of herstellen van funderingsschade nog maar op kleine schaal worden toegepast. Uit de gesprekken die wij voor dit advies met uitvoerende partijen hebben gevoerd, blijkt dat bij ongeveer duizend gebouwen per jaar de fundering volledig wordt vervangen.[6] Dit betekent dat veel van de bestaande problematiek nog niet wordt aangepakt. Laat staan dat er sprake is van kostenreductie door schaalvoordelen.

Figuur 3: Constructieve maatregelen op gebouwniveau voor herstellen van schade



6 Het ontbreekt op dit punt aan harde cijfers, want de uitvoering van funderingsherstel wordt niet landelijk geregistreerd.

3 KNELPUNTEN IN DE HUIDIGE BENADERING

Al ruim twintig jaar vragen belangenorganisaties en individuele gebouweigenaren met enige regelmaat aandacht voor de funderingsproblematiek. Desondanks is – op een enkele lokale uitzondering na – tot op heden een gerichte overheidsaanpak uitgebleven. De omvang en ernst van de problematiek is ondertussen alleen maar toegenomen. In dit hoofdstuk identificeren wij vier knelpunten die een effectieve aanpak belemmeren. Een nationale aanpak van de funderingsproblematiek zal zich moeten richten op het wegnemen van deze knelpunten.

3.1 Gebrek aan informatie over staat van funderingen

Zoals we in § 2.4 hebben vastgesteld, is over de exacte staat van de meeste gebouwfunderingen weinig tot niets bekend. Van veel gebouwen is zelfs onduidelijk wat voor fundering ze hebben. Hierover wordt op dit moment in de gemeentelijke noch in de kadastrale basisregistraties iets vastgelegd.[7]

7 Ook bijvoorbeeld woningcorporaties beschikken vaak niet over informatie over de staat van de funderingen van hun woningbezit. Dit kwam naar voren uit gesprekken die wij met vertegenwoordigers van corporaties voerden in het kader van dit advies.

Dit is een probleem, want precies die informatie is onontbeerlijk om grip te krijgen op de funderingsproblematiek en om voor alle betrokken partijen duidelijk te maken welke acties er nodig zijn.

Door het ontbreken van informatie over de staat van funderingen speelt de kans op funderingsschade op dit moment nauwelijks een rol in de prijsstelling op de vastgoedmarkt (AFM, 2023). Onderzoek van Vereniging Eigen Huis heeft uitgewezen dat 85% van de mensen die een huis bezitten met een reëel risico op funderingsschade zich hiervan niet bewust was toen men de woning kocht. Bovendien blijkt uit onderzoek van de Autoriteit Financiële Markten (AFM) dat 80% van de huiseigenaren geen idee heeft welke kosten er om de hoek komen kijken als hun fundering schade blijkt te hebben (AFM, 2023).

Idealiter zou de staat van de funderingen en de kans op toekomstige funderingsschade medebepalend moeten zijn voor de verkoopprijs van gebouwen. Kopers zouden dan weten waar ze aan toe zijn. Maar in de huidige vastgoedmarkt ontbreekt deze transparantie. Er wordt slechts bij 2% van de woningverkopen iets gemeld over de staat van de funderingen (Hommes et al., 2023).
Wat het risico op funderingsschade betreft functioneert de prijsvorming op de vastgoedmarkt dus niet goed. Het ontbreekt aan de daarvoor benodigde informatie per gebouw.

Doordat de staat van gebouwfunderingen op dit moment in feite een black box vormt, zijn consumenten op de vastgoedmarkt niet goed beschermd en komen funderingsproblemen pas laat aan het licht. Risico's en kosten worden door de verkopende partij doorgegeven aan de volgende eigenaar die – vaak in onwetendheid – onvoldoende reserves opbouwt voor herstel.

3.2 Geen van betrokken partijen belang bij transparantie

De zojuist besproken situatie wordt in stand gehouden doordat betrokken partijen – denk aan individuele eigenaren, woningcorporaties, verhurende beleggers, makelaars, hypotheekverstrekkers en overheden – in de huidige constellatie geen belang hebben bij transparantie over de staat van funderingen onder gebouwen. Voor geen van deze partijen is het aantrekkelijk om binnen de vastgoedmarkt transparantie op dit punt te bevorderen:

- niet voor eigenaren, omdat zij vrezen voor hoge kosten en/of waardeverlies van hun gebouw;
- niet voor financiële instellingen, omdat zij vrezen voor de gevolgen voor de waarde van het onderpand van hun hypotheekportefeuille; en
- niet voor overheden, omdat zij vrezen te moeten opdraaien voor de financiële en maatschappelijke gevolgen van de funderingsproblematiek.

Er is dus sprake van een impasse, waarbij eigenaren, marktpartijen en overheden het probleem niet onder ogen kunnen of willen zien. Dat verklaart mede waarom er na meer dan twintig jaar nog steeds geen landelijke aanpak is van de funderingsproblematiek.

3.3 Onvoldoende samenwerking tussen gebouweigenaren

Gebouweigenaren met funderingsschade zijn vaak afhankelijk van hun buren om tot een oplossing te komen. In veel situaties kunnen herstelwerkzaamheden namelijk alleen worden uitgevoerd als de eigenaren van alle gebouwen binnen één bouwkundige eenheid meedoen. Bij VvE's geldt bovendien dat alle eigenaren gezamenlijk moeten besluiten tot (en moeten meebetalen aan) herstelmaatregelen, ook al is er maar bij enkele eigenaren (zichtbaar) sprake van schade. In de praktijk blijkt het vaak lastig om iedereen mee te krijgen.

Als er sprake is van veiligheidsrisico's en de betrokken eigenaren niet in actie komen, kan de gemeente ingrijpen. Het omgevingsrecht geeft overheden hiertoe de bevoegdheid. Dit ingrijpen kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld door gebouweigenaren met een aanschrijving te verplichten om bepaalde (herstel)werkzaamheden aan een fundering te laten verrichten. Of door als gemeente zélf de werkzaamheden uit te voeren op kosten van de eigenaren (zie hoofdstuk 7 van deel 2). In de praktijk zijn overheden echter terughoudend met het inzetten van dit soort dwingende instrumenten.

Vergeleken met individuele gebouweigenaren kunnen woningcorporaties in beginsel gemakkelijker opereren bij het aanpakken van funderingsherstel. Zij bezitten immers vaak grote aantallen woningen in een buurt of dorp. Bij enkele corporaties zagen we gedurende het onderzoek voor dit advies inderdaad voorbeelden van zo'n grootschalige aanpak. Maar bij andere corporaties bleek toch dat een grootschalige aanpak werd belemmerd doordat men niet de enige gebouweigenaar was in de wijk of het dorp.

Bovendien hebben we moeten vaststellen dat ook woningbouwcorporaties, net als de meeste andere partijen, het vraagstuk van de funderingsproblematiek de afgelopen decennia niet op de agenda hebben gezet. De meeste corporaties zijn pas net begonnen met het in beeld brengen van het vraagstuk en een mogelijke aanpak. Funderingsproblematiek maakt op dit moment ook nog geen deel uit van de nationale prestatieafspraken die van rijkswege met de koepelorganisatie van woningcorporaties zijn gemaakt (BZK, 2022). Uit onze gesprekken met woningbouwcorporaties en gemeenten kwam naar voren dat dit ook geldt voor de meeste lokale prestatieafspraken.

3.4 Focus op juridische verantwoordelijkheden problematisch

Tot nu toe wordt de funderingsproblematiek vooral benaderd als een individueel probleem dat gebouw-voor-gebouw moet worden aangepakt. De juridische verantwoordelijkheidsverdeling tussen partijen is daarbij het vertrekpunt.

Juridisch gezien zijn eigenaren van een gebouw verantwoordelijk voor het grondwater op het eigen perceel, de afvoer van hemelwater en de bouwkundige staat en het onderhoud van het pand (zie hoofdstuk 7, deel 2). Dat betekent ook dat die eigenaren, van bewoner-eigenaar tot woningbouwcorporatie en verhuurder/belegger, in beginsel zelf verantwoordelijk zijn om

tijdig (herstel)werkzaamheden te laten verrichten aan de fundering van het pand zodra dat nodig is, en dat zij de kosten daarvoor zelf dragen.[8]

Een uitvloeisel van deze juridische verantwoordelijkheid is dat veel gebouweigenaren die te maken hebben met schade aan hun fundering, op eigen titel onderzoek laten instellen naar de schadeoorzaak, waarna zij langs juridische weg op zoek gaan naar een schadevergoeding. Gezien de groei van de funderingsproblematiek is het dan ook niet verrassend dat het aantal rechtszaken over funderingsschade de laatste jaren sterk toeneemt.[9]

Kansrijk zijn deze rechtszaken in de praktijk meestal niet. Doordat bij schade aan funderingen diverse oorzaken een rol kunnen spelen, is het vrijwel onmogelijk om juridisch aannemelijk te maken dat er één specifieke partij aansprakelijk is – bijvoorbeeld een lokale of regionale overheid die bepaalde ingrepen in het water- en bodemsysteem heeft verricht. Dat noemen we multicausaliteit. En zelfs als het bewijsbaar is dat de funderingsschade mede is ontstaan door een ingreep van een gemeente, provincie of waterschap, dan is deze ingreep veelal gedaan na een democratische belangenafweging in het kader van de uitvoering van een wettelijke taak.

Wij concluderen daarom dat een aanpak die de juridische verantwoordelijkheidsverdeling tussen partijen als vertrekpunt neemt niet doeltreffend is. Het leidt tot frustrerende en kostbare juridische procedures in plaats van het voorkomen of herstellen van funderingsschade. Deze constatering betekent voor ons dat de nationale aanpak funderingsproblematiek zo moet zijn ingericht dat eigenaren er gebruik van willen maken en hen een langdurig en frustrerend juridisch gevecht bespaard blijft.[10] Het betekent, met andere woorden, dat de nationale aanpak voldoende doeltreffend en toegankelijk is voor eigenaren en dat zij deze als rechtvaardig ervaren. Binnen de aanpak moeten de eigenaren die dat willen zelf de regie kunnen voeren, maar tegelijkertijd moeten zij zoveel mogelijk ontzorgd worden wanneer zij daarom vragen.[11] Wij hebben kortom een nationale aanpak voor ogen waarbij de overheid naast de eigenaren gaat staan in plaats van er tegenover.

3.5 Mogelijke nieuwe knelpunten

Bij de uitvoering van een nationale aanpak van de funderingsproblematiek kunnen zich nieuwe knelpunten voordoen, die in de huidige situatie nog niet aan de orde zijn. Bijvoorbeeld als bepaalde maatregelen één specifieke groep veel geld gaan kosten, of als bepaalde maatregelen een forse opschaling vergen bij uitvoeringsorganisaties, onderzoekers en aannemers.

In de nu volgende hoofdstukken gaan we nader op in op de vraag hoe kan worden voorgesorteerd op de omgang met de bestaande en mogelijke nieuwe knelpunten. Wij reiken hiervoor een viertal leidende principes aan en doen concrete aanbevelingen.

8 Tenzij de schade aanwijsbaar veroorzaakt wordt door iemand anders (wat zoals aangegeven in de praktijk vaak lastig aantoonbaar is).
9 Zie https://www.nu.nl/economie/6298132/vaker-rechtsbijstand-ingeroepen-bij-juridische-conflicten-over-verbouwing.html

10 Daarmee beogen wij uiteraard geen beperking van de toegang tot de rechtsgang. De gang naar de rechter zal altijd open moeten blijven staan.
11 Dat leren wij uit onze gesprekken met betrokken bij schadeherstel uit Groningen.

4 LEIDENDE PRINCIPES VOOR EEN NATIONALE AANPAK

4.1 Vier leidende principes met ‘doeltreffendheid’ voorop

De in het vorige hoofdstuk beschreven knelpunten hebben tot gevolg gehad dat er tot op heden nog geen begin is gemaakt met een structurele aanpak van de funderingsproblematiek. Ondertussen wordt de problematiek groter en urgenter, zowel bouwkundig, financieel als maatschappelijk. Bestaande verzakkingsschade aan gebouwen neemt in ernst toe en er komen meer gebouwen bij waar schade dreigt te ontstaan. De klimaatverandering vergroot en versnelt bovendien het probleem, waardoor steeds meer individuele gebouweigenaren gedupeerd dreigen te raken.
De optelsom van dit alles is dat we kunnen spreken van een fors maatschappelijk probleem. Een probleem dat raakt aan hele buurten en dorpen én aan de kwaliteit van de bestaande woningvoorraad. De individuele problemen van gedupeerde eigenaar-bewoners en het ontbreken van perspectief op een oplossing vormen een combinatie die kan leiden tot maatschappelijke onrust, zoals de aardbevingsproblematiek in Groningen pijnlijk duidelijk heeft gemaakt (Tweede Kamer, 2023).

Op dit moment is het tempo waarin de funderingsproblematiek wordt aangepakt naar ons oordeel veel te laag. Wij vinden daarom dat er een nationale aanpak moet komen. Een aanpak die de exacte omvang van de

problematiek inzichtelijk maakt en die oplossingen niet hoofdzakelijk zoekt in de juridische verantwoordelijkheden van partijen. De juridische route werkt namelijk vertragend en biedt – zoals in hoofdstuk 3 besproken – voor rechtzoekende gebouweigenaren zelden soelaas.

Wij blijven de eigen verantwoordelijkheid van de gebouweigenaren als vertrekpunt nemen, maar achten daarnaast een tijdelijke collectieve inzet noodzakelijk om te komen tot een aanpak van het maatschappelijk probleem die gebouweigenaren perspectief biedt en die het tempo van het funderingsherstel opvoert.

Voor de door ons voorgestelde nationale aanpak hanteren wij vier leidende principes, waarbij de een meer nadruk moet krijgen dan de ander. Wij zetten *doeltreffendheid* voorop. De problematiek moet snel en accuraat in beeld komen, gebouweigenaren moeten grip krijgen op de problematiek en het herstel van funderingen moet voortvarend worden ingezet. Dat is essentieel, want Nederland kan zich niet veroorloven het probleem halfslachtig aan te pakken en de rekening door te schuiven naar de toekomst. De nadelige gevolgen voor de gebouwde omgeving zijn daarvoor te groot. Bovendien is de onzekerheid die dit teweeg zal brengen in het leven van vele mensen, met alle gevolgen voor hun bestaanszekerheid van dien, meer dan onwenselijk. Er dreigt dan een verdere juridisering van het vraagstuk, die we juist willen voorkomen. Met het vooropstellen van doeltreffendheid kan worden voorkomen dat op een gegeven moment de funderings*problematiek* ontaardt in een funderings*crisis*.

Uitvoerbaarheid is het tweede principe dat wij hanteren bij het formuleren bij de aanpak. Een nationale aanpak is immers alleen doeltreffend als hij ook uitvoerbaar is. Dit stelt eisen aan de beschikbaarheid van de benodigde informatie, aan de inrichting en organisatie van de herstelwerkzaamheden en aan de eenvoud van de procedures.

Het derde principe dat we hanteren is de *rechtvaardigheid* van de maatregelen. Dit veronderstelt onder meer solidariteit met gedupeerde gebouweigenaren en dus een actieve overheidsrol om te komen tot de benodigde herverdeling van beschikbare middelen.

Doelmatigheid hanteren we als vierde leidende principe. De aanpak die we voorstaan moet uiteraard ook efficiënt worden uitgevoerd. Het beoogde effect moet waar mogelijk worden gerealiseerd tegen zo laag mogelijke kosten.

Deze principes zijn niet zwart-wit, ieder voor zich vragen zij uiteindelijk om normatieve keuzes. Wij hebben de principes zelf geïnterpreteerd en op basis daarvan uitgangspunten voor de aanpak geformuleerd. Het is uiteindelijk aan de politiek om de definitieve normatieve keuzes te maken.

Hierna lichten we onze invulling van de leidende principes nader toe. Daarmee schetsen we de contouren voor de nationale aanpak die we voorstellen en de afwegingen die wij daarbij maken.

4.2 Doeltreffendheid

Een doeltreffende aanpak betekent in zijn algemeenheid: de juiste dingen doen, zodat de gewenste maatschappelijke effecten worden bereikt. Bij de aanpak van de funderingsproblematiek houdt doeltreffendheid vooral in dat er tempo wordt gemaakt met zowel herstel als preventie van funderingsschade, om maatschappelijke ontwrichting te voorkomen. Voorwaarden daarbij zijn (a) transparantie over de staat van funderingen op de vastgoedmarkt en (b) een overheid die haar zorgplicht actief invult en (c) vroegtijdige en intensieve betrokkenheid van gedupeerde gebouweigenaren zodat zij grip krijgen op hun eigen situatie. Hiervoor zal (tijdelijk) collectieve actie nodig zijn. Gebouweigenaren blijken namelijk uit zichzelf niet in beweging te komen. En individuele acties schieten tekort voor de aanpak van een probleem van deze omvang.

Concreet is voor een doeltreffende aanpak het volgende nodig:

- De menselijke maat moet centraal staan zodat mensen zich herkennen in de problematiek en de geboden oplossingen. Gebouweigenaren moeten daarom proactief in de aanpak worden meegenomen. Hiervoor zijn niet alleen financiële prikkels en verplichtingen nodig, maar ook duidelijke communicatie met en informatie vanuit de overheid en mogelijkheden om mee te denken over passende oplossingen.
- De onzekerheid over funderingsrisico's moet zo snel mogelijk worden weggenomen. Daarom moet er op korte termijn per gebouw informatie beschikbaar komen over de actuele funderingsschade of de kans daarop.
- De omvang van de problematiek moet zo veel mogelijk worden beperkt. Daarom moeten medeoverheden gezamenlijk preventieve maatregelen treffen.
- Mensen die zelf onvoldoende draagkrachtig zijn om funderingsherstel succesvol ter hand te nemen, moeten in staat worden gesteld om in beweging te komen.
- De rijksoverheid zal een actieve rol moeten vervullen, gelet op de noodzakelijke verplichtende elementen in de aanpak, de nodige financiële slagkracht en de verbetering van de marktwerking in de vastgoedmarkt.

4.3 Uitvoerbaarheid

De aanpak van de funderingsproblematiek moet uitvoerbaar zijn. Daarmee bedoelen we dat de randvoorwaarden moeten zijn vervuld om alle benodigde activiteiten daadwerkelijk te verrichten. Een uitvoerbare aanpak wordt gekenmerkt door *eenvoud*, zodat mensen in staat gesteld worden om op een gemakkelijke manier gebruik te maken van de regelingen en waar mogelijk ontzorgd worden.

We bespreken hieronder wat er nodig is om de uitvoerbaarheid te waarborgen van drie belangrijke onderdelen van de aanpak: (a) het verbeteren van de beschikbaarheid van informatie over funderingsrisico's, (b) de noodzakelijke herstelwerkzaamheden en preventieve ingrepen, (c) de organisatie en procedures rond regelingen ter ondersteuning van gebouweigenaren.

Uitvoerbaarheid van verbeterde informatievoorziening over funderingsrisico's

- Alle beschikbare informatie die van belang is voor het maken van risicoschattingen (bijvoorbeeld satellietbeelden en informatie over bodemsoorten) moet zo snel mogelijk worden ontsloten, om te voorkomen dat er onnodig funderingsonderzoek wordt gedaan.
- De informatievoorziening moet worden verbeterd door goede landelijke afstemming. Ook moet met een duidelijke planning worden gewerkt. Dat vraagt om collectieve organisatie.
- Er moet zo veel mogelijk worden aangesloten bij bestaande initiatieven op het gebied van informatievoorziening over funderingsrisico's.

Uitvoerbaarheid van herstelwerkzaamheden en preventieve ingrepen

- Herstelwerkzaamheden en preventieve ingrepen moeten waar mogelijk collectief worden ingezet, omdat funderingsproblemen veelal op blok-, wijk- of gebiedsniveau spelen. Ook het respecteren en behoud van de identiteit en gemeenschapszin in buurten vraagt om een collectieve benadering.
- Bij schade- en funderingsherstel moet waar mogelijk de verbinding worden gelegd met andere opgaven in de gebouwde omgeving, zoals woningverbetering en verduurzaming.
- Standaardisatie, kwaliteitsborging, opschaling en innovatie in de bouwbranche moet worden bevorderd en waar mogelijk gefaciliteerd, zodat er meer capaciteit beschikbaar komt om herstelwerkzaamheden te verrichten.

Uitvoerbaarheid van organisatie en procedures rond ondersteuningsregelingen

- Onderzoek en herstel van gebouwen moet zo gefaseerd worden dat een stabiele stroom van werkzaamheden ontstaat voor marktpartijen. Bij de fasering moet naast technische aspecten (zoals ondergrond en type bebouwing) ook gekeken worden naar maatschappelijke aspecten (zoals de gemeenschapszin, identiteit en het behoud van culturele of historische waarden).
- De tijdelijke (financiële) ondersteuning van gebouweigenaren moet bij voorkeur de vorm hebben van een bijdrage die voor iedereen geldt. Dit vereenvoudigt de procedure voor eigenaren. Ook wordt verdere juridisering zo voorkomen.
- De ondersteuning en ontzorging van eigenaren moet zo veel mogelijk worden gebundeld. Op die manier wordt van overheden minder capaciteit gevraagd en blijft de procedure voor de gebruikers overzichtelijk.

Tot slot benadrukken we dat het uit oogpunt van uitvoerbaarheid essentieel is dat alle uitvoerende partijen in een vroeg stadium zeer nauw worden betrokken bij het uitwerken van de bovengenoemde onderdelen van de aanpak.[12]

12 Zie in dit verband ook de aanbevelingen uit ons recente advies *De uitvoering aan zet* (Rli, 2023).

4.4 Rechtvaardigheid

Rechtvaardigheid gaat over de vraag of besluitvorming eerlijk en transparant verloopt en of de lusten en lasten op een billijke manier zijn verdeeld tussen groepen in de samenleving en tussen huidige en toekomstige generaties (Rli, 2022).
Of de lusten en lasten van een aanpak rechtvaardig zijn verdeeld, beoordeelt niet iedereen op dezelfde manier.[13] Dit hebben wij ook gemerkt tijdens de gesprekken die wij voor dit advies hebben gevoerd met mensen die betrokken zijn bij de funderingsproblematiek. Wij vinden dat in de aanpak van funderingsproblematiek solidariteit nodig is met de huidige gebouweigenaren. Immers, wanneer als gevolg van een nationale aanpak bekend wordt bij wie er wel en bij wie er geen problemen spelen, zullen de volledige kosten en zorgen bij hen terechtkomen – terwijl vorige en toekomstige eigenaren gespaard blijven. Dat achten wij niet rechtvaardig.

De solidariteit die wij bepleiten vraagt om een actieve rol van de overheid. Daarbij zal sprake zijn van herverdelingeffecten. Sommigen zullen het onrechtvaardig vinden dat niet-woningbezitters via de inkomstenbelasting moeten meebetalen aan het herstel van de fundering van koopwoningen, terwijl de eigenaren van die woningen vaak draagkrachtig genoeg zijn, bijvoorbeeld vanwege de grote waardestijging van gebouwen waarvan de laatste decennia sprake is. Ons pleidooi is om politieke keuzes op dit vlak niet te verwerken in opzet van de aanpak zelf, omdat dit ten koste gaat van de doeltreffendheid. Herverdelingsvragen moeten betrokken worden in het jaarlijkse belastingplan.

Concreet is voor een rechtvaardige aanpak van de funderingsproblematiek het volgende nodig:

- Gebouweigenaren moeten de mogelijkheid krijgen om zelf de regie te nemen in de aanpak van de problematiek. Dat betekent dat overheden hen actief moeten informeren over risico's. Ook moeten eigenaren ruimte krijgen om mee te denken over de oplossingen.
- Voorkomen moet worden dat de door ons bepleite nationale transparantie over het risico op funderingsschade ertoe leidt dat alle kosten van herstel- en preventiemaatregelen uitsluitend terechtkomen bij de huidige gebouweigenaren, terwijl alle voorgaande en toekomstige eigenaren vrijuit gaan.
- Alle gebouweigenaren met funderingsschade moeten in staat worden gesteld om de kosten voor herstel te dragen. Dat vraagt om een financieel vangnet voor de eigenaren die schadeherstel niet kunnen betalen.
- De overheid moet gebouweigenaren zo veel mogelijk ontzorgen. Zij worden immers geconfronteerd met een onverwacht en complex traject waarvan ze niet weten hoe ze eraan moeten beginnen. Er moet een loket komen dat eigenaren hierbij helpt en hen voorziet van duidelijke informatie.

13 Een veel gebruikte driedeling voor het denken over rechtvaardige verdeling is (a) streven naar het maximale totale nut, (b) streven naar gelijke uitkomsten voor iedereen en (c) streven naar een voldoende basis voor iedereen. Voortbouwend op die driedeling onderscheidt de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid tien mogelijke verdelingsbeginselen voor de verdeling van klimaatkosten (WRR, 2023).

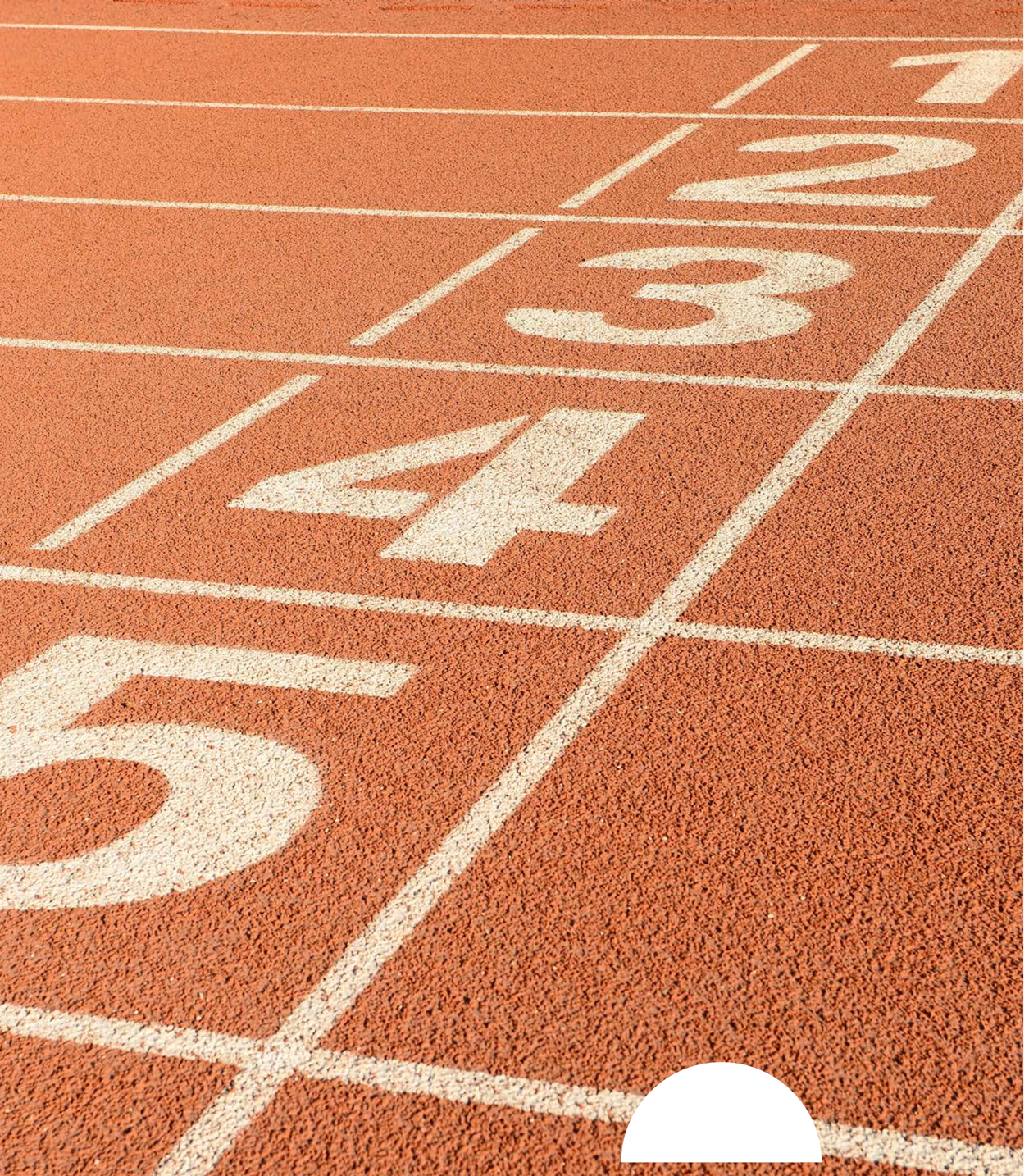
4.5 Doelmatigheid

Met doelmatigheid bedoelen wij dat de verhouding tussen in te zetten middelen (geld, tijd en capaciteit) en de bereikte effecten zo gunstig mogelijk is. Van een doelmatige aanpak is dus sprake wanneer met een bepaald budget maximaal effect wordt gerealiseerd, of andersom, wanneer een beoogd effect tegen minimale kosten wordt bereikt.

Het collectief organiseren van de aanpak van funderingsproblematiek draagt bij aan de doelmatigheid, omdat de schaalgrootte daardoor toeneemt. Dit levert kostenreductie op bij de verschillende onderdelen van de aanpak. Wij zien overigens dat het doelmatigheidsprincipe in veel beleidsaanpakken de boventoon voert. In de nationale aanpak van de funderingsproblematiek achten wij dat onwenselijk.

Concreet is voor een doelmatige aanpak van de funderingsproblematiek het volgende nodig:

- Waar funderingsproblemen aan de orde zijn, moet zo snel mogelijk worden ingegrepen. Zo worden onnodig hoge kosten voorkomen. Hoe eerder we de funderingsproblematiek aanpakken, hoe goedkoper we uit zijn.
- Rijk en decentrale overheden moeten harde afspraken maken om decentrale overheden preventief te laten optreden. Preventieve maatregelen zijn nodig om schade en herstelkosten zo veel mogelijk te voorkomen.
- Waar mogelijk moeten opgaven gecombineerd ter hand worden genomen. Funderingsherstel kan bijvoorbeeld tegelijk worden opgepakt met achterstallig onderhoud en betere isolatie. Dit kan kostenreductie opleveren.
- Als bij funderingsproblemen sloop-nieuwbouw de meest doelmatige maatregel is, moet het als serieuze optie overwogen worden?
- Waar mogelijk moet een blok- en gebiedsgerichte aanpak worden gevolgd. Daarmee wordt funderingsschade op het meest kostenefficiënte schaalniveau aangepakt.
- Samen met de bouwsector moet worden ingezet op opschaling van de operatie. De afspraken die eerder met de installatiebranche zijn gemaakt over de opschaling voor de productie en plaatsing van warmtepompen kan daarbij inspiratie bieden.



5 AANBEVELINGEN

Voortbouwend op de vier leidende principes die wij in het vorige hoofdstuk hebben besproken, geven wij in dit hoofdstuk onze aanbevelingen aan de rijksoverheid en de decentrale overheden. Samen omvatten deze aanbevelingen de door ons voorgestelde nationale aanpak van de funderingsproblematiek.

Onze aanbevelingen volgen vijf sporen:

1. beschikbaarheid van risico-informatie over funderingsschade verbeteren;
2. funderingsschade voorkomen;
3. maatschappelijke problemen voorkomen door ondersteuning en ontzorging;
4. subsidie- en leenmogelijkheden creëren voor schade- en funderingsherstel;
5. zorgen voor een gezamenlijke en krachtige uitvoering.

Deze vijf sporen zijn niet los van elkaar te zien; ze zullen tegelijkertijd door de overheden moeten worden gevolgd om de aanpak van de problematiek effectief te laten zijn. Immers, het verbeteren van de beschikbare informatie over funderingsrisico's zal de vastgoedmarkt verstoren als er niet tegelijkertijd perspectief is op (tijdelijke) financiële ondersteuning van gebouweigenaren bij funderingsherstel. En een tijdelijke regeling voor financiële ondersteuning van gebouweigenaren vraagt concrete stappen naar meer

transparantie van de vastgoedmarkt, waardoor het risico op funderingsschade in de toekomst wordt uitgedrukt in de prijs die mensen voor een gebouw betalen. Bovendien is goed funderingsherstel niet mogelijk zonder de waarborg van een krachtige gezamenlijke uitvoering.

Ons voorstel is om de nationale aanpak funderingsproblematiek vast te leggen in bindende interbestuurlijke afspraken en de uitvoering daarvan te beleggen bij een Nationaal Coördinator Funderingsproblematiek (zoals nader uitgewerkt in spoor 5).

5.1 Spoor 1: beschikbaarheid van risico-informatie over funderingsschade verbeteren

De beschikbaarheid van betrouwbare informatie over het risico op funderingsschade bij gebouwen is cruciaal voor een doeltreffende aanpak van de funderingsproblematiek. De verbetering van de informatievoorziening die ons voor ogen staat, moet ertoe leiden dat er per gebouw een compleet beeld ontstaat van de al dan niet bestaande funderingsschade of de kans daarop. Het doel daarvan is dat de funderingsproblematiek een transparant onderdeel wordt van de prijsvorming op de vastgoedmarkt en kopers en verkopers hier op kunnen anticiperen. Daartoe doen we vier aanbevelingen.

Aanbeveling 1.1 Maak met een openbare funderingsdatabase de kans op funderingsschade per gebouw inzichtelijk

Op dit moment ontbreekt de informatie die nodig is om voor elk gebouw in Nederland een betrouwbare inschatting te maken van de kans op schade. Er is wel statistische kennis beschikbaar, maar deze is verspreid over diverse bronnen. Zo werkt het Kennis Centrum Aanpak Funderingsproblematiek (KCAF) met de applicatie FunderMaps, hanteert Deltares in zijn Klimaateffectatlas een eigen funderingsrisicomodel en heeft de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) een risicokaart in ontwikkeling op basis van satellietdata. Wij adviseren om deze informatie te (laten) bundelen en publiek toegankelijk te maken via een funderingsdatabase. Hiermee ontstaat er één erkende en betrouwbare plek waar eigenaren, kopers, huurders, financiers en overheden terecht kunnen voor betrouwbare en eenduidige informatie over de kans op funderingsschade aan specifieke gebouwen. De database moet in ieder geval inzicht geven in:

- Welke fundering is toegepast in het gebouw.
- Welke kans er is op welke mate van funderingsschade.

Deze funderingsdatabase moet aan een aantal eisen voldoen:

- Er moeten eenduidige en voor eigenaren begrijpelijke definities worden ontwikkeld. De thans bestaande initiatieven hanteren vaak net verschillende uitgangspunten en een net andere definitie van funderingstype en risico.
- Gebouwen mogen in de funderingsdatabase alleen worden geclassificeerd als dat met een hoge mate van zekerheid kan. Anders moeten zij

een aparte codering krijgen (‘onbekend’). Voor deze gebouwen zal nader onderzoek nodig zijn (zie hierna).

- Vergelijkbaar met de opzet van de basisregistraties bij het Kadaster moet de funderingsdatabase onafhankelijk worden beheerd door één partij, die geen commercieel oogmerk heeft.
- Het is zaak om de funderingsdatabase voortdurend actueel te houden. Daartoe zullen betrokken partijen moeten worden verplicht om actuele informatie aan te leveren die zij op basis van onderzoek hebben verkregen. De beheerder van de funderingsdatabase dient koppelingen te maken met andere relevante databases (denk aan topografische kaartlagen).

Wij stellen voor om de funderingsdatabase tot stand te brengen volgens een groeimodel. Er komt dan geleidelijk voor steeds meer gebouwen een classificatie beschikbaar. Het moet volgens ons haalbaar zijn om de funderingsdatabase te ontwikkelen en te vullen in de periode 2024-2027. Aan het einde van deze periode zal dan voor het overgrote deel van de gebouwen een classificatie beschikbaar zijn.

Aanbeveling 1.2 Stimuleer gebiedsgericht onderzoek naar de staat van funderingen

Om te komen tot een betrouwbare funderingsdatabase is meer onderzoek nodig naar de staat van funderingen. Wij pleiten daarom voor gemeentelijke gebiedsgerichte onderzoeksprogramma’s in de periode 2025-2028. In deze onderzoeksprogramma’s wordt de samenwerking georganiseerd en worden eigenaren ontzorgd. Eigenaren moeten daarbij grip blijven houden op wat er gebeurt met hun eigen gebouw.
De onderzoeksprogramma’s moeten ervoor zorgen dat voor grote aantallen gebouwen in hoog tempo de noodzakelijke informatie beschikbaar komt. Gemeenten kunnen in samenspraak met bijvoorbeeld woningcorporaties en andere gebouweigenaren bepalen voor welke buurten en wijken een onderzoeksprogramma meerwaarde heeft. Vroegtijdige communicatie met de bewoners en eigenaren over en intensieve betrokkenheid van hen bij het opzetten van deze onderzoeken is cruciaal. De nationaal coördinator moet toezien op een goed samenspel tussen de onderzoeken die tot stand komen vanuit deze gebiedsgerichte benadering en de onderzoeken die op eigen initiatief van eigenaren plaatsvindt (zie aanbeveling 1.3).

Doelmatigste manier om de staat van funderingen te onderzoeken

Wat de beste manier is om de staat van funderingen te onderzoeken, is sterk afhankelijk van de situatie. In buurten en dorpen is het vaak niet doelmatig om gebouw-voor-gebouw vast te stellen hoe de funderingen ervoor staan. Gebiedsgericht kijken is dan veel slimmer, omdat informatie over enkele gebouwen vaak al uitsluitsel geeft over een groot aantal gebouwen. Zo’n aanpak vereist wel dat er integraal wordt gekeken naar de casco’s, grondwaterstanden, enzovoort. In bijvoorbeeld Dordrecht en Zaanstad wordt deze onderzoeksaanpak gevolgd. Wij bepleiten dat deze manier van werken landelijk wordt overgenomen.

De onderzoeksprogramma's zouden zich moeten richten op gebieden waar nog weinig informatie is over de funderingen, maar waar op basis van bouwjaar en ondergrond wel reële funderingsrisico's worden voorzien. Maar ook de culturele en historische waarde van gebouwen, buurten en dorpen moet betrokken worden bij het faseren van de onderzoeken. De uitkomsten van afgeronde onderzoeken moeten vervolgens per gebouw openbaar worden gemaakt via de hiervoor besproken funderingsdatabase (zie aanbeveling 1.1).

Aanbeveling 1.3 Subsidieer funderingsonderzoek voor eigenaren

Eigenaren moeten ook in staat zijn om zelf funderingsonderzoek te laten uitvoeren. Dit past bij hun verantwoordelijkheid als eigenaar én draagt bij aan het gevoel van eigenaarschap. De kosten voor een volledig funderingsonderzoek kunnen oplopen tot € 6.000 per gebouw.

Wij adviseren om 90% van de onderzoekskosten te subsidiëren voor mensen die hun fundering laten onderzoeken. Aan het verkrijgen van deze subsidies verbinden we de voorwaarde dat het funderingsonderzoek wordt verricht door een gecertificeerd bedrijf (zie aanbeveling 5.3). Een tweede voorwaarde zal moeten zijn dat de uitkomsten van het funderingsonderzoek worden aangeleverd bij de funderingsdatabase (zie aanbeveling 1.1).

Niet alle funderingsonderzoeken zullen even ingrijpend zijn. Er zijn drie soorten funderingsonderzoek die gebouweigenaren kunnen laten verrichten. In volgorde van oplopende complexiteit zijn dit: 1. archiefonderzoek naar relevante documenten, 2. een fysieke quick-scan zonder grondverzet en 3. volledig funderingsonderzoek. Welk soort onderzoek nodig is, hangt af van de funderingsinformatie die over een gebouw al beschikbaar is. Een gecertificeerd onderzoeksbureau zal dit moeten vaststellen. Onderdeel van de certificering moet ook zijn dat het onderzoeksbureau het onderzoek zo inricht dat met een onderzoek zo veel mogelijk uitspraken over de hele bouwkundige eenheid waarin een gebouw zich bevindt kunnen worden gedaan (zie aanbeveling 5.3).

Wij hebben overwogen om in onze aanbeveling woningcorporaties en commerciële verhuurders, uit het oogpunt van kostenbesparing, uit te sluiten van de subsidieregeling. Wij adviseren echter om hiervoor niet te kiezen. Wij verwachten namelijk dat uitsluiting van deze partijen de doeltreffendheid van de nationale aanpak van de funderingsproblematiek fors zou beperken.[14]

Aanbeveling 1.4 Verplicht verkopers en verhuurders met ingang van 1 januari 2029 om bij verkoop of bij nieuwe huurovereenkomsten informatie te verstrekken over de kans op funderingsschade

Wij adviseren om de wettelijke informatieplicht die rust op eigenaren die hun pand verkopen, een concretere invulling te geven. Op dit moment staat in de wet dat de verkoper van een gebouw alle bij hem/haar bekende gebreken moet vermelden die 'normaal gebruik' van het gebouw

14 Met de woningbouwcorporaties kan dit vastgelegd worden in nationale prestatieafspraken.

verhinderen (artikel 7:17 Burgerlijk Wetboek). Verkopers worden in dit verband geacht alle op het moment van verkoop beschikbare informatie over funderingsrisico's te overleggen. Maar onduidelijk is in hoeverre een verkoper van deze risico's op de hoogte kan of moet zijn.
De wettelijke informatieplicht bij verkoop zal preciezer moeten worden beschreven. Verkopers moeten per 1 januari 2029 worden verplicht tot het verstrekken van informatie over de kans op funderingsschade. Aan die verplichting kunnen zij voldoen met het doorgeven van de classificatie uit de funderingsdatabase (zie aanbeveling 1.1). Als het te verkopen gebouw geen classificatie in de database heeft, zal de eigenaar moeten worden verplicht om nader onderzoek naar de staat van de fundering te laten doen (zie aanbeveling 1.3).
Om een plotselinge verstoring van de vastgoedmarkt te voorkomen, bevelen wij aan, de aangepaste informatieplicht ruim van tevoren aan te kondigen. Concreet stellen wij voor de nieuwe verplichtingen eind 2024 bekend te maken en het publiek hierover, in samenwerking met makelaars, hypotheekverstrekkers en financieel adviseurs, actief te informeren. Gebouweigenaren met verkoopplannen hebben dan voldoende tijd om op de nieuwe informatieplicht te anticiperen.

Verder bevelen wij aan dat verhuurders worden verplicht om bij het afsluiten van huurovereenkomsten hun nieuwe huurders met ingang van 1 januari 2029 te informeren over het risico op funderingsschade. Dit risico kan namelijk ook voor huurders gevolgen hebben. Denk aan het ontstaan van vochtschade, scheuren in muren of klemmende deuren. Dergelijke schade kan bovendien tot gevolg hebben dat huurders (tijdelijk) moeten verhuizen omdat herstel nodig is. Ook voor het doen van eigen investeringen in een keuken of badkamer is funderingsinformatie relevant voor huurders. Zij moeten bij het afsluiten van hun huurcontract duidelijkheid hebben over eventuele risico's en daar rekening mee kunnen houden.

Aandachtspunt: voorkomen dat woningen onverkoopbaar worden als gevolg van informatieplicht

De uitvoerbaarheid van de informatieplicht zal afhangen van (a) de mate waarin het lukt om de funderingsdatabase te vullen en (b) de beschikbare capaciteit bij advies- en onderzoeksbureaus om met ingang van 1 januari 2029 snel funderingsonderzoek uit te voeren als daartoe een verzoek komt (voor gebouwen zonder classificatie in de funderingsdatabase). De informatieplicht moet uiteraard niet als gevolg van knelpunten op deze twee aspecten leiden tot onverkoopbaarheid van woningen. Wij bevelen aan om dit voorafgaand aan de invoering van de informatieplicht te evalueren en zo nodig aanvullende maatregelen te nemen om onverkoopbaarheid als gevolg van capaciteitsgebrek te voorkomen.

5.2 Spoor 2: funderingsschade voorkomen

Veel funderingsproblematiek kan worden voorkomen met preventieve maatregelen in de omgeving van gebouwen. Ook moet worden nagegaan in hoeverre aanvullende maatregelen nodig zijn om funderingsproblematiek bij nieuwbouw uit te sluiten. We specificeren hieronder welke preventieve acties er concreet nodig zijn.

Aanbeveling 2.1 Laat preventieplannen opstellen door decentrale overheden

Wij bevelen aan dat waterschappen, gemeenten en provincies van het Rijk de opdracht krijgen om in de periode 2025-2026 gezamenlijk plannen op te stellen voor het voorkomen en beperken van funderingsschade in de gebouwde omgeving.[15] De nationaal coördinator voert regie op de totstandkoming van de preventieplannen.

De plannen zullen een inventarisatie moeten bevatten van de mogelijkheden om met preventieve maatregelen de kans op funderingsschade in een gebied te beperken. Daarbij is aandacht nodig voor verschillen in het type bebouwing en het type ondergrond en de hydrologische situatie. Bebouwing, ondergrond en de hydrologische situatie bepalen immers in hoge mate wat de risico's zijn en wat de beste preventieve maatregelen zijn.

Daarbij valt te denken aan maatregelen in het water- en bodemsysteem in het verlengde van de beleidslijn 'Water en bodem sturend' (IenW, 2022), zoals aanpassen van de mate van drooglegging, verbeteren van de infiltratie, aanleggen van fijnmazige drainagesystemen rond bouwkundige eenheden of toepassen van nieuwe technieken om rottingsprocessen tot stilstand te brengen dan wel te vertragen (al dan niet als proefproject). Maar ook het maken van nieuwe afwegingen over de functies en bestemmingen in het gebied kan onderdeel zijn van een preventieplan.

15 Hierbij is het goed om te verkennen of deze plannen het karakter kunnen krijgen van een programma als één van de kerninstrumenten van de Omgevingswet.

Gemeenten en waterschappen zijn in lijn met hun verantwoordelijkheden voor het waterbeheer wat ons betreft de aangewezen partijen om, in samenspraak met de nationaal coördinator, het voortouw te nemen in het opstellen van deze plannen. De provincie heeft hierbij een ondersteunende rol te vervullen.

Belang van Nationaal Programma Landelijk Gebied voor het beperken van funderingsproblemen

In het kader van het Nationaal Programma Landelijk Gebied zijn eind 2023 conceptversies verschenen van de provinciale plannen voor het landelijk gebied. Deze plannen bevatten voorstellen die een bijdrage zullen leveren aan het terugdringen van stikstof- en CO_2-uitstoot. Het instellen van een hoger grondwaterpeil maakt deel uit van de voorstellen. Dit heeft als neveneffect dat het bijdraagt aan het voorkomen van bodemdaling – en daarmee ook aan het voorkomen van funderingsproblemen. Het Nationaal Programma Landelijk Gebied vormt daarmee een belangrijke basis voor de hierboven aanbevolen preventieplannen.

Aanbeveling 2.2 Voorkom schade bij nieuwbouw

Voor zover bekend doen zich bij relatief nieuwe gebouwen die zijn gebouwd op betonnen palen over het algemeen geen funderingsproblemen voor, omdat moderne bouwnormen rekening houden met bodemdaling en paalaantasting.

Toch kan zich bij bodemdaling een probleem voordoen bij nieuwbouw op betonnen palen. Als de betonnen palen onder een gebouw niet meezakken met de omringende openbare ruimte en infrastructuur, kan de aansluiting van het gebouw op riolering, kabels en leidingen defect raken. Of het gebouw kan lastig toegankelijk worden. Dit fenomeen wordt doorgaans erkend door gemeenten en infrastructuurbeheerders en meegenomen in het reguliere beheer. Het valt buiten het kader van de door ons voorgestelde aanpak van funderingsproblematiek.
Bij nieuwbouwpanden met een ondiepe fundering, gebouwd op ondergronden met kleilagen, signaleren wij wél reële risico's op funderingsschade. Deze risico's zijn vooral het gevolg van klimaatverandering. Op basis van de huidige stand van de kennis valt over de omvang van de risico's van ondiepe funderingen op ondergronden met kleilagen echter niets met zekerheid te zeggen. Wij bevelen daarom aan om in de periode 2024-2025 nader onderzoek te laten doen naar deze specifieke groep gebouwen. Als de uitkomsten daartoe aanleiding geven, kunnen extra wettelijke maatregelen (bijvoorbeeld in de bouwnormen) nodig zijn om de funderingsrisico's bij nieuwbouw in deze specifieke gebieden weg te nemen.

5.3 Spoor 3: maatschappelijke problemen voorkomen door ondersteuning en ontzorging

Zoals uit onze analyse naar voren komt, kunnen funderingsproblemen veel zorgen en onzekerheid teweegbrengen bij gebouweigenaren. In de nationale aanpak van de funderingsproblematiek moet daarom niet alleen aandacht zijn voor de financiële en bouwkundige kant van het vraagstuk, maar ook voor het begeleiden van eigenaren en het (zo veel mogelijk) wegnemen van hun zorgen. Niet door de verantwoordelijkheid over te nemen, maar door naast eigenaren te gaan staan en in overleg met hen te kijken wat de beste benadering is.
Dat geldt voor alle sporen in de aanpak. We doen hiervoor drie specifieke aanbevelingen.

Aanbeveling 3.1 Zorg voor een loket waar gebouweigenaren en bewoners terecht kunnen met vragen op het gebied van funderingsschade

Wij adviseren om een landelijk loket in te richten dat eigenaren en bewoners proactief ondersteunt. De taken van het 'funderingsloket' moeten onder meer zijn:

- hulp bieden bij het inschakelen van experts voor het vaststellen van het risico op funderingsschade en/of het opstellen van herstel- of vernieuwingsplannen;
- helpen van gebouweigenaren bij het selecteren van betrouwbare partijen voor de uitvoering van funderingsherstel;
- adviseren over preventieve maatregelen die gebouweigenaren zelf kunnen treffen;
- aanvragen van subsidies voor onderzoek, herstelplannen en funderingsherstel.

Wij pleiten voor een loket dat landelijk wordt ingericht, maar dat lokaal toegankelijk is. Dit loket moet in 2025 beschikbaar zijn, gelijktijdig met de inwerkingtreding van de door ons aanbevolen subsidieregelingen.

Het is essentieel om de loketfunctie dicht bij mensen te organiseren, met zo veel mogelijk één vast aanspreekpunt. Onderdeel van een organisatie die 'dicht bij mensen' opereert, is dat zij eigenaren van gebouwen die volgens de funderingsdatabase risico lopen op funderingsschade, proactief informeert over de mogelijkheid om subsidie aan te vragen voor onderzoek, herstelplannen en funderingsherstel (zie aanbeveling 1.3 en 4.2).

Het funderingsloket kan tot stand worden gebracht door het bundelen en versterken van bestaande initiatieven zoals het Kenniscentrum Aanpak Funderingsschade (KCAF) en het Kenniscentrum Bodemdaling en Funderingen (KBF). Maar ook de kennis van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) zou, gezien zijn werkzaamheden op het gebied van funderingsproblematiek, ingebracht kunnen worden. De Nationaal Coördinator Funderingsproblematiek (zie aanbeveling 5.2) neemt het voortouw om het funderingsloket tot stand te brengen en zo te positioneren dat het loket echt naast de eigenaren en bewoners gaat staan.

Als gemeenten al beschikken over een goed functionerend publieksloket, kunnen zij ervoor kiezen dat loket in stand te houden. De landelijke organisatie kan dan een tweedelijnsfunctie vervullen. Het is raadzaam om daarbij een *no-wrong-door*-principe te hanteren. Dit houdt in dat vragen die bij het landelijke loket binnenkomen, soepel worden doorgeleid naar het loket van de desbetreffende gemeente.

Aanbeveling 3.2 Versterk de positie van gemeenten om te komen tot een gebiedsgerichte aanpak van herstel van funderingsschade en gevolgschade

Wij pleiten ervoor om de positie van gemeenten zodanig te versterken dat zij, in specifieke buurten en dorpen, kunnen overgaan tot een gebiedsgerichte aanpak van schadeherstel. Wij doen daartoe twee voorstellen:

- Het verstrekken van een financiële rijksbijdrage voor het opstellen van gebiedsplannen om te komen tot een collectieve aanpak van funderingsherstel. Het opstellen van gebiedsgerichte plannen is met name zinvol in gebieden waarin (gegeven de bouwkundige structuur) schaalvoordelen zijn te verwachten van een collectieve aanpak, waar ook grote verduurzamingsopgaven liggen of waar de aanwezigheid van culturele of historische waarden vraagt om een gezamenlijke aanpak.
- Het opstellen van een modelverordening voor de inzet van de aanschrijvingsbevoegdheid. Met deze bevoegdheid kunnen gemeenten gebouweigenaren verplichten om funderingsherstel uit te voeren, ook als dat voor hun gebouw nog niet direct noodzakelijk is, maar voor andere gebouwen in de bouwkundige eenheid wel. Verschillende gemeenten, zoals Haarlem en Dordrecht, hebben al ervaring opgedaan met het gebruik van de wettelijke aanschrijvingsbevoegdheid voor dit doel (zie hoofdstuk 7 van deel 2). Op basis van de modelverordening kunnen alle gemeenten dezelfde werkwijze hanteren.

Tegelijk met het verstevigen van de positie van gemeenten zal aandacht uit moeten gaan naar participatie van de eigenaar-bewoners in deze gebieden. Vroegtijdige samenwerking met hen is nodig voor een doeltreffende aanpak. Dat was een belangrijke les van de hersteltrajecten in Groningen.

Speciale aandacht zal verder moeten uitgaan naar gebieden waar gemeenten concrete plannen hebben voor stedelijke vernieuwing, met sloop-nieuwbouw als belangrijk onderdeel. In deze gebieden kan een besluit tot funderingsherstel neerkomen op kapitaalvernietiging, omdat het gebouw op korte termijn meegaat in de stedelijke vernieuwing. Wij stellen voor dat voor deze gebieden extra regels gaan gelden voor de toekenning van subsidie voor schade- en funderingsherstel (zie aanbeveling 4.2). Het uitgangspunt zal moeten zijn dat gebouweigenaren alleen in aanmerking komen voor een subsidie als de gemeente hiermee instemt. De beschikbare subsidie kan dan worden ingezet voor een financieel aantrekkelijke onteigening van de pandeigenaar. Hiermee vergroten we de financiële slagkracht van gemeenten en bieden we eigenaren van gebouwen perspectief op een aantrekkelijke vergoeding. Dat neemt het verdriet dat soms ook samengaat met stedelijke vernieuwing niet weg, maar vormt wel de basis voor een open en eerlijk gesprek hierover.

5.4 Spoor 4: Subsidie- en leenmogelijkheden creëren voor schade- en funderingsherstel

Om grip te krijgen op de funderingsproblematiek is het zaak om werk te maken van schade- en funderingsherstel. Wij vinden dat overheden hierbij de komende jaren een ondersteunende rol hebben te vervullen. Niet alleen in faciliterende zin, maar ook in financiële zin. Zonder deze beide vormen van ondersteuning zal het schade- en funderingsherstel onvoldoende op gang komen en zal de ernst en omvang van de funderingsproblematiek alleen maar toenemen.

Aanbeveling 4.1 Bied gebouweigenaren in de overgangsfase naar volledige transparantie over funderingsrisico's 70% subsidie voor het laten opstellen van een herstelplan

---

Met de voorgestelde nationale aanpak funderingsproblematiek wordt duidelijk of en bij welke gebouwen sprake is van matige tot ernstige funderingsschade. In die gevallen zal een gebouweigenaar, desgewenst met ondersteuning van het funderingsloket (zie aanbeveling 3.1), een herstelplan moeten laten opstellen. Dit plan moet in beeld brengen (a) met welke techniek de schade aan de fundering het beste kan worden hersteld en (b) of het mogelijk is de fundering van het gebouw zelfstandig te herstellen of dat dit binnen een grotere bouwkundige eenheid moet gebeuren. Het ontwikkelen van een standaardcatalogus met type werkzaamheden en prijzen is hierbij behulpzaam (zie aanbeveling 5.3).
Wij stellen voor om het opstellen van een herstelplan in de periode van 2025-2035 voor 70% te subsidiëren. Op deze manier draagt de overheid het grootste deel van de kosten, maar levert ook de gebouweigenaar – die de verantwoordelijke partij is voor het laten opstellen van een herstelplan – een bijdrage.

Aanbeveling 4.2 Bied gebouweigenaren in de overgangsfase naar volledige transparantie over funderingsrisico's 30% subsidie voor het herstellen van funderingsschade

De kosten van het herstel van funderingsschade zijn fors. Doordat er op dit moment nog geen landelijke dekkende funderingsdatabase bestaat met informatie over funderingsrisico's, kunnen mensen die een pand kopen meestal geen rekening houden met deze kostenpost.
Wij pleiten daarom voor een subsidieregeling voor eigenaren van gebouwen met matige tot ernstige schade aan de fundering. We hebben het dan over aangetaste funderingen waarbij binnen vijftien jaar door zakking, rotatie en/of andere factoren cascoschade aan het pand zal optreden (zie hoofdstuk 6 van deel 2). Ons voorstel is om deze ondersteuning te bieden gedurende de overgangsfase (2025-2035) naar de situatie waarin bij vast-goedtransacties dankzij de landelijke funderingsdatabase volledige transparantie bestaat over funderingsschade en -risico's.
Met de hier voorgestelde subsidieregeling willen wij bevorderen dat er bij fors meer gebouwen en in een hoger tempo schade- en funderingsherstel plaatsvindt dan nu. Tegelijkertijd verzacht de subsidieregeling de effecten van de door ons bepleite informatieplicht (zie aanbeveling 1.4).
De subsidieregeling die wij voorstellen is bedoeld als bijdrage in de kosten van herstelwerkzaamheden. De kosten van herstelwerkzaamheden zouden wat ons betreft voor 30% kunnen worden gesubsidieerd, met een maximum van € 40.000. De resterende 70% (of meer wanneer het maximale subsidiebedrag van toepassing is) zullen eigenaren dan moeten lenen of moeten betalen uit eigen reserves. Uit de expertmeeting die wij hebben gehouden met vertegenwoordigers van hypotheekverstrekkers is naar voren gekomen dat de meeste gebouweigenaren hiervoor voldoende leenruimte hebben. Hypotheekverstrekkers hebben de verantwoordelijkheid om te zorgen dat deze leningen ook verstrekt worden zodat de funderingsproblematiek echt kan worden aangepakt. Het voorstel is om daar in een convenant met de sector afspraken over te maken (zie aanbeveling 4.3). Voor eigenaren die deze leenruimte niet hebben, stellen wij een afzonderlijke oplossing voor (zie ook aanbeveling 4.3).

Toelichting bij het voorgestelde subsidiepercentage

Het door ons voorgestelde subsidiepercentage (30%) zou op basis van politieke afwegingen ook anders kunnen worden vastgesteld. Gelet op de juridische verantwoordelijkheid van de eigenaar vinden wij het billijk dat deze ook in de overgangsfase tenminste de helft van de kosten draagt. Een doeltreffende aanpak vraagt wel om een stevig gebaar van de overheid. Een echte stimulans om te komen tot het daadwerkelijk oppakken van funderingsherstel op grote schaal. Met een percentage van 30% is de regeling volgens ons doeltreffend genoeg om het aantal juridische procedures – en daarmee tijdverlies – fors in te dammen. Ook gelet op het potentieel ontwrichtende karakter dat de funderingsproblematiek voor de samenleving heeft, achten wij een stevige subsidiebijdrage passend.

Een eindige subsidieperiode bevordert een voortvarende aanpak van de funderingsproblematiek. Tegelijkertijd draagt een subsidieperiode van elf jaar eraan bij dat het aantal gebouwen dat per jaar moet worden hersteld,

kan worden gespreid. Daarmee blijft de opgave uitvoerbaar. Ook krijgen gebouweigenaren die aan de slag willen met herstel op deze manier de ruimte om de operatie op een voor hen passend moment in te plannen. Ruim voor het aflopen van de subsidieregeling zal moeten worden geëvalueerd of de markt het hersteltempo heeft kunnen waarmaken of dat aanvullende maatregelen nodig zijn, waaronder eventuele verlenging van de looptijd.

Er zullen wel voorwaarden moeten gelden. Subsidie voor herstel van funderingsschade mag wat ons betreft alleen worden verleend als:

- de staat van de funderingen matig tot slecht is;
- het herstelplan is opgesteld door een gecertificeerd bureau (zie aanbeveling 5.3).

In sommige gevallen zal de conclusie van het herstelplan luiden dat sloop in combinatie met nieuwbouw de enige reële optie is. Ook in deze gevallen stellen wij voor om in principe de subsidie uit te keren, tot het genoemde maximum van € 40.000 (zie over de situatie waarin sloop-nieuwbouw aan de orde is ook aanbeveling 3.2).

Wij stellen voor om de hierboven beschreven subsidieregeling in principe open te stellen voor alle eigenaren van gebouwen, met twee uitzonderingen:

1. commerciële vastgoedeigenaren;
2. overheden die optreden als vastgoedeigenaar.

De eerste categorie eigenaren willen we van de regeling uitsluiten omdat zij de kosten voor schadeherstel reeds fiscaal kunnen verrekenen. De tweede categorie eigenaren willen wij uitsluiten van de regeling om te voorkomen dat overheden onderling geld gaan ‘rondpompen’. Bij de uitwerking van de regeling is het zaak om deze uitzondering nader te omschrijven. Het is daarnaast denkbaar dat enkele aanvullende uitzonderingen nodig of wenselijk zijn (bijvoorbeeld in de sfeer van recreatiebewoning of bedrijfsloodsen).

Net als het verrichten van funderingsonderzoek zou ook de aanpak van funderingsherstel door woningbouwcorporaties wat ons betreft moeten worden opgenomen in nieuw te maken nationale prestatieafspraken. Zo kan het Rijk stimuleren dat corporaties verduurzaming, vernieuwing en aanpak van de funderingen van hun woningen zo veel mogelijk geïntegreerd oppakken.

Wij vinden dat in de uitwerking van de door ons voorgestelde subsidieregeling maatwerk nodig is voor gebouwen met een Vereniging van Eigenaren (VvE) en voor gebouwen met bijzondere culturele of historische waarde. VvE’s bezitten vaak relatief grote gebouwen. Funderingsherstel zal hier dus een veelvoud kosten van het gemiddelde per gebouw. Het maximale subsidiebedrag zal hierop moeten worden aangepast. Ook het creëren van aanvullende leenfaciliteiten voor VvE’s vergt aandacht. De regelgeving rond monumenten kan eveneens aanleiding geven tot maatwerk.
In de voorbereidingstijd voor dit advies hebben wij hier geen verdiepend onderzoek naar kunnen doen.

Aanbeveling 4.3 Zorg dat iedereen het bedrag kan lenen dat boven op het subsidiebedrag nodig is voor funderingsherstel (zo nodig met kwijtschelding van rentelasten én uitstel van aflossing)

Sommige gebouweigenaren zullen het niet-gesubsidieerde deel van de kosten van funderingsherstel uit eigen reserves kunnen betalen. Een ander deel van de gebouweigenaren zal op basis van het eigen inkomen en de eventuele overwaarde van het gebouw in kwestie, in staat zijn hiervoor een hypothecaire lening af te sluiten. Het is zaak dat de kosten van noodzakelijk funderingsherstel worden vertaald in de leennormen voor hypotheekverstrekkers zoals vastgelegd in de Tijdelijke Regeling Hypothecair Krediet. De lener moet bij het aangaan van een nieuwe hypotheek voldoende leenruimte overhouden om funderingsherstel te financieren. Hypotheekverstrekkers hebben de verantwoordelijkheid om hierop toe te zien én moeten soepelheid betrachten bij het verstrekken van deze aanvullende hypotheek voor zover dat mogelijk is. Het gaat dus niet alleen om de normstelling, maar ook om de wijze van toepassing daarvan. Wij adviseren daarom dat de nationale coördinator hierover in een convenant afspraken maakt met de financiële sector.

Er zullen ook gebouweigenaren zijn die niet beschikken over eigen reserves en die evenmin in aanmerking komen voor een reguliere aanvullende hypotheek. Wij vinden dat de nationale aanpak van de funderingsproblematiek erin moet voorzien dat in principe *iedereen* na aftrek van subsidie het benodigde bedrag kan lenen. Een belangrijke eerste stap in deze richting is onlangs gezet door de minister van BZK. Deze heeft op 9 oktober 2023 aangekondigd dat het sinds 2017 bestaande Fonds Duurzaam Funderingsherstel (FDF), waarbij op dit moment slechts vijf gemeenten zijn aangesloten, landelijke werking zal krijgen (BZK, 2023).
Het FDF biedt leningen aan gebouweigenaren die geen hypotheek kunnen krijgen bij een reguliere hypotheekverstrekker. Mensen die geld lenen bij het FDF krijgen kwijtschelding van rentelasten en uitstel van aflossing, zolang hun inkomen volgens de 'NIBUD-richtlijnen' te laag is voor het dragen van deze lasten. Bij deze 'maatwerklening' wordt gewerkt met een driejaarsperiode. Na elke periode moet de lener in principe de normale rente en aflossing gaan betalen, tenzij uit een hertoetsing blijkt dat het inkomen nog steeds onder de richtlijnen zit.

Hoewel wij positief zijn over het voornemen om het FDF landelijke werking te geven, vinden wij dat de voorwaarden op een aantal punten nog te streng zijn. Dit beperkt de doeltreffendheid van de regeling. Om te komen tot een doeltreffende én rechtvaardige regeling stellen wij de volgende aanpassingen voor:

- *Bovengrens voor leenbedrag schrappen*. Gebouweigenaren moeten de volledige herstelkosten, zoals vermeld in het herstelplan, en na aftrek van subsidie, kunnen lenen bij het vernieuwde FDF.
- *Kosten voor hertoetsing schrappen*. De hertoetsing die mensen met een FDF-lening elke drie jaar moeten aanvragen en betalen, zal standaard en kosteloos moeten worden uitgevoerd. Hiermee worden leners ontzorgd en betalen zij wat zij daadwerkelijk kunnen betalen.
- *Regels voor aflossen restschuld versoepelen*. Het afbetalen van de schuld die resteert in de uitzonderlijke situatie dat een lener gedurende

de gehele leenperiode niet aflost, moet soepeler worden geregeld. De lener die moeite heeft met afbetaling mag wat ons betreft pas worden verplicht om af te lossen op het moment dat de woning wordt overgedragen aan een koper of erfgenaam. Wij vinden zorgen over het afbetalen van een restschuld in verband met funderingsherstel niet passen bij deze regeling.

- *Leningen voor funderingsherstel in combinatie met verduurzaming opnieuw mogelijk maken*. Na een recente evaluatie van het FDF (Rebel Strategy & Development, 2023) is besloten om kosten van verduurzamingsmaatregelen die niet direct samenhangen met funderingsherstel, uit te sluiten van een lening. Reden: voor een dergelijke lening bestaan andere regelingen en faciliteiten. Wij erkennen dat deze alternatieve regelingen er zijn. Maar voor een gebouweigenaar is het beter om één lening af te sluiten en daarmee een gecombineerde aanpak van verduurzaming en funderingsherstel te ondersteunen. Anders wordt het nodeloos complex voor de aanvrager. Wij stellen daarom voor de combinatie weer mogelijk te maken.

5.5 Spoor 5: Zorgen voor een gezamenlijke en krachtige uitvoering

Een doeltreffende aanpak van de funderingsproblematiek is gebaat bij een krachtige uitvoering. We specificeren hieronder welke overheidsinzet en uitvoeringsorganisatie wij nodig achten om voortgang te boeken en gezamenlijkheid in de uitvoering te waarborgen.

Aanbeveling 5.1 Wijs een coördinerend minister aan voor de funderingsproblematiek

Het Rijk zal een belangrijke bijdrage moeten leveren aan de opvolging van de hierboven beschreven sporen 1 tot en met 4. Het is daarom wenselijk dat er binnen het kabinet één coördinerend minister wordt aangewezen voor de funderingsproblematiek. Vanwege de samenhang van de funderingsproblematiek met de landelijke woningvoorraad ligt het bij de huidige departementale indeling voor de hand om de coördinerende verantwoordelijkheid bij de minister van BZK neer te leggen.

Aanbeveling 5.2 Stel een Nationaal Coördinator Funderingsproblematiek aan die sturing geeft aan een interbestuurlijk programma funderingsproblematiek

Wij adviseren het kabinet om een Nationaal Coördinator Funderingsproblematiek aan te stellen. De nationaal coördinator rapporteert aan de in aanbeveling 5.1 genoemde coördinerende minister, maar heeft een zelfstandige en onafhankelijke rol. De nationaal coördinator leidt een interbestuurlijk programmateam en moet beschikken over een eigen uitvoeringsorganisatie en de financiële middelen die voor de uitvoering van het programma nodig zijn.

De nationaal coördinator werkt een interbestuurlijk programma uit waarin Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen met elkaar samenwerken en

leidt de uitvoering van dat programma. De taken van de nationaal coördinator zijn op hoofdlijnen:

- informeren over en betrekken van bewoners, overheden en marktpartijen bij de problematiek;
- het verbeteren van de risico-informatievoorziening over funderingsschade (inclusief subsidieverlening);
- het sturen op de totstandkoming en uitvoering van preventieplannen;
- het voorkomen van funderingsrisico's;
- het stimuleren van schade- en funderingsherstel (inclusief subsidieverlening);
- het aanjagen van innovatie en kwaliteitsborging bij partijen die funderingsonderzoek en -herstel uitvoeren.

De nationaal coördinator moet nadrukkelijk de ruimte krijgen om binnen de gestelde kaders zelfstandig keuzes te kunnen maken over de inzet van instrumenten. Dit is een voorwaarde om maatwerk te kunnen leveren en aan te kunnen sluiten bij de behoefte van de eigenaren voor wie de ondersteuning wordt aangeboden.

In het interbestuurlijke programma zal moeten worden vastgelegd welke activiteiten de verschillende overheden op zich nemen en welke activiteiten zullen worden neergelegd bij de uitvoeringsorganisatie van de nationaal coördinator. De nationaal coördinator voorziet in de verdeling van de financiële middelen. Decentrale overheden hebben een belangrijke rol bij het opstellen van preventieplannen, de organisatie van gebiedsgericht onderzoek en de zorg voor het betrekken van gebouweigenaren daarbij. Er moet voldoende capaciteit beschikbaar worden gesteld zodat de aanpak daadwerkelijk mensgericht is en in de contacten tussen de woningeigenaren en de uitvoering geen onnodige vertraging en wachttijden ontstaan.
In aanvulling op de hierboven beschreven taken stellen wij voor dat de Nationaal Coördinator Funderingsproblematiek verantwoordelijk is voor de oprichting en positionering van het funderingsloket (zie aanbeveling 3.1).
De nationaal coördinator treedt in ons voorstel op namens de samenwerkende overheden in het interbestuurlijke programma. Vanuit zijn zelfstandige rol zal de coördinator de bevoegdheid moeten krijgen om wanneer nodig het parlement zelfstandig te voorzien van informatie over de voortgang van het programma. Dit versterkt de onafhankelijke positie van de nationaal coördinator ten opzichte van het kabinet.

Aanbeveling 5.3 Introduceer certificering voor funderingsonderzoek en herstelplannen

Gebouweigenaren en overheden moeten erop kunnen vertrouwen dat het onderzoek naar de fundering van hun pand betrouwbaar is en dat het herstelplan een goede inschatting bevat van zowel de noodzakelijke werkzaamheden (inclusief de afweging om over te gaan tot sloop-nieuwbouw) als de bijbehorende kosten. Wij pleiten daarom voor het invoeren van verplichte certificering voor bedrijven die funderingsonderzoek doen en herstelplannen opstellen, als voorwaarde voor subsidieverlening.
De nationaal coördinator zorgt in samenspraak met de branche voor de totstandkoming van een systeem van certificering.

Een belangrijk uitgangspunt in de aanpak, en dus ook voorwaarde voor de certificering van funderingsonderzoeksbureaus, is dat de bureaus hun onderzoek een maximale reikwijdte geven. De onderzoeken moeten zo zijn ingericht dat er uitspraken kunnen worden gedaan over de hele bouwkundige eenheid en niet alleen over een individueel pand. Verder moet een gecertificeerd onderzoeksbureau betrouwbaar vaststellen (op basis van met de funderingsbranche af te spreken normen) welk soort onderzoek nodig is. In volgorde van oplopende complexiteit kan het daarbij gaan om: archiefonderzoek naar relevante documenten, onderzoek ter plekke zonder grondverzet en funderingsonderzoek met grondverzet.

Bedrijven die vervolgens herstelplannen opstellen zullen betrouwbare keuzes moeten maken over welke werkzaamheden nodig zijn. Ook hier is het belangrijk om met de funderingsbranche duidelijke afspraken te maken – in dit geval over welke type werkzaamheden in welke situatie moeten worden toegepast en welke kosten daaraan zijn verbonden. Dit kan bijvoorbeeld worden vastgelegd in een 'standaardcatalogus funderingswerkzaamheden'. Gecertificeerde bureaus die herstelplannen opstellen, zullen te werk moeten gaan volgens deze afspraken.
De door het KCAF geformuleerde eisen voor de erkenning van onderzoeks- en adviesbureaus bieden een goede basis om te komen tot certificering. Het is van belang dat de certificeringsmethodiek op zo kort mogelijke termijn beschikbaar komt. De nationaal coördinator moet er voor zorgdragen dat bedrijven blijven voldoen aan de eisen van de certificering.

Aanbeveling 5.4 Bevorder opschaling en innovatie

De branche die op dit moment funderingsonderzoek en -herstel uitvoert is nog vrij klein. Op jaarbasis worden in heel Nederland nu slechts ongeveer 1.000 funderingen hersteld. De door ons voorgestelde invoering van een informatieplicht voor eigenaren die hun pand verkopen zal met zich meebrengen dat er een grotere behoefte ontstaat aan gespecialiseerde bedrijven die funderingsonderzoeken kunnen uitvoeren. Ook zal er een grotere vraag ontstaan naar bedrijven die gespecialiseerd zijn in funderingsherstel. Het is dus zaak dat de funderingsbranche opschaalt om te kunnen voldoen aan deze vraag.

De opschaling die wij bepleiten zal moeten samengaan met standaardisatie van processen, methoden en technieken en met technologische innovatie. Deze kunnen immers de kosten van funderingsherstel verlagen en tegelijkertijd het werktempo in de sector verhogen. De kosten van funderingsherstel zijn de laatste jaren fors opgelopen, terwijl de gebruikte technieken zich in de tijd nauwelijks hebben ontwikkeld.

De Nationaal Coördinator Funderingsherstel zal afspraken moeten maken met de funderingsbranche over standaardisatie, kwaliteitsborging, opschaling en innovatie. De afspraken zoals die gemaakt zijn met de installatiebranche over opschaling van de installatie van warmtepompen kan daarbij inspiratie bieden. Catalogisering en standaardisering van oplossingen inclusief de noodzakelijke kwaliteitsborging moet een belangrijk onderdeel zijn van deze afspraken. Wij pleiten ervoor om ook woningcorporaties te

betrekken bij deze afspraken, omdat bij hen mogelijkheden liggen om op grote schaal funderingsherstel op te pakken.

Daarnaast is het van groot belang dat innovatie plaatsvindt om de noodzakelijke opschaling van funderingswerkzaamheden mogelijk te maken. Innovatie kan de uitvoerbaarheid bevorderen door nieuwe, slimmere werkwijzen en technieken toepasbaar te maken én kan bijdragen aan kostenverlaging. Wij pleiten er daarom voor om 3% van het geraamde budget voor de uitvoeringskosten van de nationale aanpak te benutten voor innovatieve pilots en experimenten.[16]

16 Hiermee refereren we aan het streven uit de Kamerbrief met Actieplan innovatie en valorisatie (EZK, 2022) om 3% van het BBP te besteden aan Research & Development.

6 FINANCIERING EN FASERING

In hoofdstuk 5 hebben wij de contouren geschetst van de nationale aanpak van de funderingsproblematiek die wij het kabinet aanbevelen. In dit hoofdstuk werken wij een raming van de jaarlijkse kosten per onderdeel van de aanpak nader uit en schetsen de fasering van de uitvoering. Een dergelijke concrete invulling van onze aanbevelingen maakt onze advisering gedetailleerder van opzet dan gebruikelijk voor de Rli. Hiermee willen wij aansluiten bij de vraag van de ministers van BZK, IenW en LNV, die ons hebben verzocht een uitgewerkte aanpak te presenteren. Wij vinden overigens dat de urgentie van het funderingsvraagstuk inderdaad vraagt om een concreet ingevulde aanpak die snel ter hand kan worden genomen.

6.1 Financiën

Wij hebben een indicatieve raming gemaakt van de kosten van onze aanbevelingen voor de rijksoverheid. Hiertoe hebben we samen met KPMG een rekenmodel ontwikkeld op basis van onze aannames en uitgangspunten (zie hoofdstuk 9 van deel 2). Het vormgeven van de nationale aanpak funderingsproblematiek vraagt een totaalbudget van ruim € 12 miljard over de periode 2024 tot en met 2035. Dit bedrag betreft nadrukkelijk een indicatieve raming.

In onderstaande tabel geven wij een indicatie van de verdeling van de kosten per jaar (in miljoenen euro's). De onderbouwing daarvan is nader uitgewerkt in hoofdstuk 9 van deel 2.

Wij stellen dus voor dat de rijksoverheid de kosten draagt van de voorgestelde subsidieregelingen en niet de decentrale overheden. Een taakverzwaring zal bij veel van hen leiden tot een tekort op de begroting, dat via de rijksoverheid zal moeten worden aangevuld. Directe financiering vanuit de rijksbegroting is dan effectiever. Betrokkenheid van de decentrale overheden is bovendien al gewaarborgd via het interbestuurlijke programma.

Tabel 1: Indicatieve raming van de jaarlijkse kosten per aanbeveling, 2024-2035 (in miljoenen euro's)

Aanbeveling	Kosten in mln €	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
1.1 Openbare funderingsdatabase	56	6	6	6	6	4	4	4	4	4	4	4	4
1.2 Gebiedsgericht funderingsonderzoek	24	0	6	6	6	6	0	0	0	0	0	0	0
1.3 Subsidie funderingsonderzoek	1.379	0	207	207	207	207	79	79	79	79	79	79	79
1.4a Informatieplicht funderingsschade	3	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.4b Informatiecampagne	3	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
2.1 Opstellen preventieplannen	16	3	3	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0
2.2 Voorkom schade bij nieuwbouw	6	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.1 Funderingsloket	23	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3.2a Gebiedsgerichte aanpak schadeherstel	76	0	19	19	19	19	0	0	0	0	0	0	0
3.2b Modelverordening aanschrijfbevoegdheid	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4.1 Subsidie herstelplan	885	0	44	44	89	101	101	101	101	101	101	101	0
4.2 Subsidie schade- en funderingsherstel	9.559	0	0	478	478	956	1.092	1.092	1.092	1.092	1.092	1.092	1.092
4.3 Optimale ontzorging door FDF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5.1 Coördinerend minister	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5.2 Nationaal coördinator funderingsproblematiek	46	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5.3 Introduceer certificering	20	5	5	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0
5.4 Bevorderen opschaling en innovatie	360	0	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	0
Totaal	**12.457**	**23**	**336**	**815**	**855**	**1.339**	**1.318**	**1.318**	**1.318**	**1.318**	**1.318**	**1.318**	**1.181**

Verdelingseffecten

Om te komen tot een doeltreffende aanpak pleiten wij voor een eenvoudige regeling die (a) de gevolgen van de transparantie voor gebouweigenaren verzacht, (b) eigenaren activeert om aan de slag te gaan met het noodzakelijke herstel en (c) verdere juridisering zoveel mogelijk voorkomt. Daarmee achten wij financiële solidariteit met de gedupeerde woningeigenaren noodzakelijk. Die keuze heeft zoals dat technisch heet verdelingseffecten. Sommigen zullen het onrechtvaardig vinden dat alle Nederlanders moeten meebetalen aan het herstel van funderingen van woningeigenaren. Te meer omdat die eigenaren in sommige – maar zeker niet alle – gevallen vermogend zijn. Elke keuze die wordt gemaakt om bepaalde groepen wel en andere niet financieel te ondersteunen, heeft zijn eigen effecten en groepen die er financieel door geraakt worden.

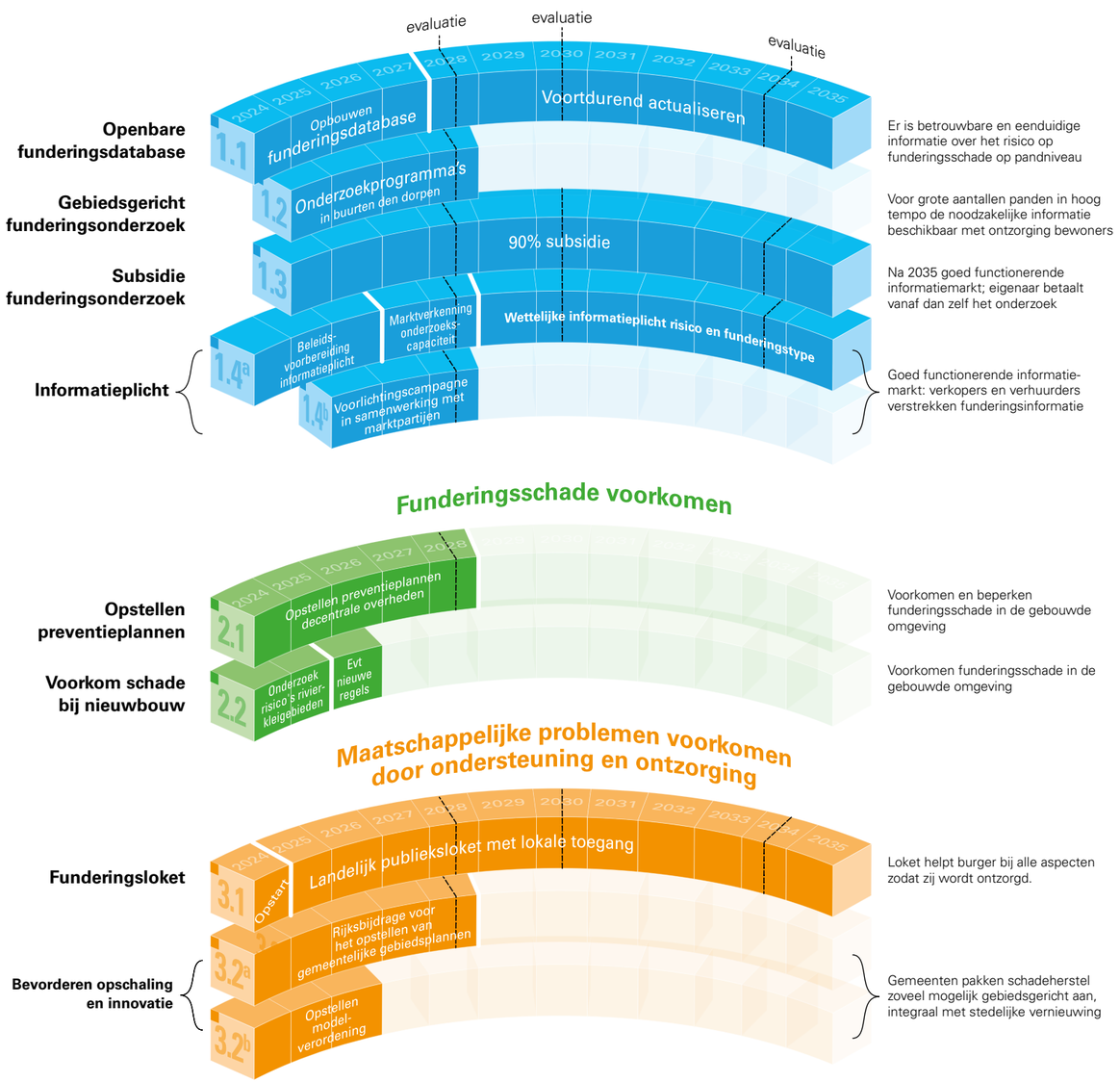
In het verleden is vaak geprobeerd om de verdelingseffecten te ondervangen binnen de beleidsaanpak. De praktijk laat zien dat dit resulteert in complexe regelingen, hoge uitvoeringskosten én afname van de doeltreffendheid. Doordat het probleem dan niet of niet snel genoeg wordt opgelost komen de opgelopen maatschappelijke kosten en de onvrede over de aanpak niet zelden als een boemerang terug bij de overheid.

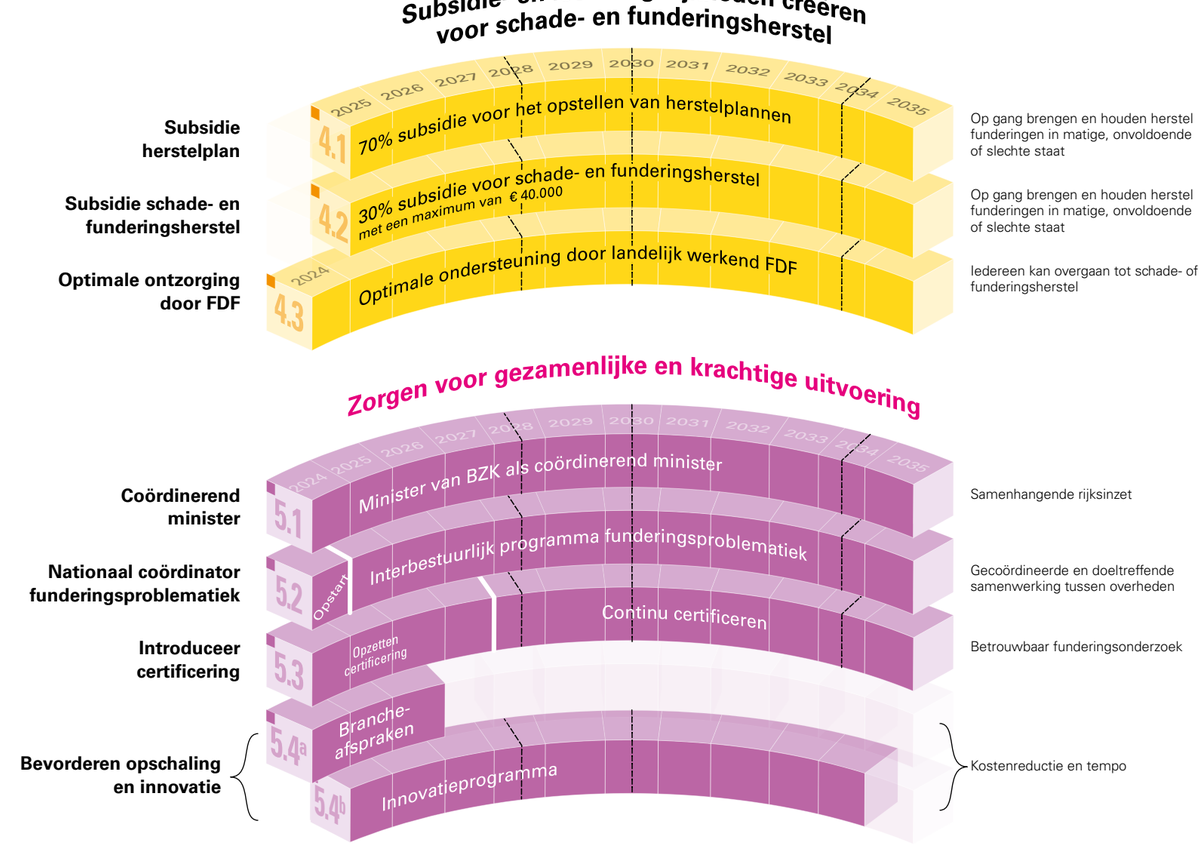
Wij pleiten er daarom voor om de verdelingseffecten van de door ons voorgestelde maatregelen goed in kaart te brengen, maar om deze vervolgens binnen het gehele belastingpakket te wegen. In het jaarlijkse belastingplan moeten eventuele correcties van herverdelingseffecten doorgevoerd worden en niet binnen de nationale aanpak van de funderingsproblematiek zelf.

6.2 Fasering

Wij hebben verkend welke fasering nodig is om te komen tot een doeltreffende aanpak van de funderingsproblematiek. Voor gebouweigenaren is het belangrijk dat op korte termijn helderheid komt over de vraag of het kabinet inderdaad zal besluiten tot een nationale aanpak waarmee wordt toegewerkt naar (a) landelijke transparantie over de staat van funderingen van gebouwen die te koop staan, (b) serieuze preventie van funderingsschade en (c) ontzorgen plus (tijdelijke) financiële ondersteuning van gedupeerden. De lopende kabinetsformatie vormt een passend moment om hierover afspraken te maken. Wij zijn er daarom bij het maken van onderstaande fasering van uitgegaan dat er bij de kabinetsformatie duidelijkheid komt over de uitvoering van de in dit advies geschetste aanpak.

Infographic met overzicht van aanbevelingen in de tijd





Belangrijke data in de door ons voorgestelde aanpak zijn de invoering van de informatieplicht op 1 januari 2029 en het beëindigen van de subsidieregelingen op 31 december 2035. Het is van belang om voorafgaand aan deze data de voortgang van de nationale aanpak te evalueren en te bepalen of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Dit kan bijvoorbeeld aan de orde zijn als er onvoldoende aanbod is van capaciteit bij gecertificeerde bureaus voor funderingsonderzoek of bij erkende aannemers voor het uitvoeren van funderingsherstel. Aanvullend stellen wij een evaluatie voor in 2030. Ons voorstel is om op dat moment in beeld te brengen in hoeverre de funderingsproblematiek al is verwerkt in de prijzen op de vastgoedmarkt, verankerd in het bewustzijn van kopers en verkopers en vertaald in opgeschaalde uitvoeringscapaciteit. Als dat alle drie het geval is kunnen wij ons voorstellen dat de door ons genoemde subsidiepercentages stapsgewijs worden afgebouwd (bijvoorbeeld met 5% per jaar).

Met ingang van 2025 zou het interbestuurlijke programma van start moeten gaan. Voor die tijd zal de uitvoerbaarheid en juridische haalbaarheid van de door ons voorgestelde aanpak diepgaander moeten worden getoetst dan wij konden doen binnen de tijd waarin dit advies moest worden geschreven.

Het toetsen van de uitvoerbaarheid en haalbaarheid is noodzakelijk omdat tijdens de nationale aanpak tal van belemmerende factoren kunnen opdoemen die de uitvoering bemoeilijken en vertragen. In ons recente advies *De uitvoering aan zet* (Rli, 2023) hebben wij vijf van dergelijke potentiële ‘spaken in het wiel’ beschreven: (1) stapeling van beleid, (2) terughoudendheid bij bestuurders om stappen te zetten, (3) een ontoereikende organisatie rond de uitvoering, (4) een ongelijke verdeling van kosten en baten en (5) structurele schaarste aan menskracht.

Veel van deze belemmeringen kunnen zich ook voordoen bij het herstel van funderingsschade. Nadere toetsing op uitvoerbaarheid en haalbaarheid is dus noodzakelijk, maar het mag wat ons betreft niet leiden tot uitstel. Wachten betekent namelijk: meer maatschappelijke zorgen, meer onrust en oplopende kosten door toenemende schade. Vandaar dat wij een aanpak voorstellen waarin de doeltreffendheid vooropstaat!

DEEL 2 | TOELICHTING EN VERDIEPING

1 LEESWIJZER VOOR DIT DEEL 2

In dit deel 2 van ons advies voorzien we onze bevindingen uit deel 1 van een nadere onderbouwing. We doen dit als volgt:

- In hoofdstuk 2 richten we om te beginnen ons vizier op de mensen om wie het draait bij de funderingsproblematiek: de gedupeerde eigenaar-bewoners. Krijgen zij voldoende ondersteuning? Wat zou er beter kunnen als we kijken naar hoe de overheid hen bejegent?
- In hoofdstuk 3 gaan we in op de technische kant van funderingsschade: wat is het precies en hoe ontstaat het?
- In hoofdstuk 4 schetsen we de huidige omvang van de funderingsproblematiek: waar en hoe vaak komt funderingsschade voor in Nederland? We belichten ook vier factoren die van invloed zullen zijn in de toekomst: klimaatverandering, vernatting van veenweidegebieden, vernieuwing van gebouwen en kennisontwikkeling.
- In hoofdstuk 5 geven we een overzicht van de maatregelen en technieken die op dit moment beschikbaar zijn voor preventie en herstel van funderingsschade.
- In hoofdstuk 6 staat de beoordeling van technische restlevensduur van funderingen centraal. We beschrijven het proces dat moet worden doorlopen om vast te stellen hoe lang een bestaande fundering nog voldoet aan de gestelde eisen.

- In hoofdstuk 7 volgt een beschouwing van de juridische context van de funderingsproblematiek. Aan bod komen de rechten en plichten van (particuliere) pandeigenaren, de taken en bevoegdheden van overheden en de schadeverhaalmogelijkheden.
- In hoofdstuk 8 gaan we in op de verschillende nationale, gemeentelijke en provinciale regelingen die tot nu toe her en der in Nederland zijn toegepast om de funderingsproblematiek aan te pakken.
- In hoofdstuk 9 ten slotte, geven we een toelichting op de aannames en uitgangspunten bij onze financiële paragraaf.

De analyses uit de hoofdstukken 3, 4, 5 en 6 zijn geschreven in samenwerking met Deltares en TNO. Hoofdstuk 7 is gebaseerd op onderzoek van juridisch bureau AKD. Voor hoofdstuk 8 en 9 hebben we gebruik gemaakt van bouwstenen zoals opgesteld door adviesbureau KPMG.

2 ONDERSTEUNING GEDUPEERDEN FUNDERINGSPROBLEMATIEK: HOE DOE JE HET GOED ALS OVERHEID?

Burgers die te maken hebben met schadeafhandeling waarbij de overheid is betrokken, zijn dikwijls ontevreden over de ondersteuning die ze krijgen en over hoe ze worden behandeld (Nationale ombudsman, 2023). Het lukt overheden op de een of andere manier niet om in hersteltrajecten[17] aan te sluiten bij de behoeften van gedupeerden (Nationale ombudsman, 2023). Wij vinden het belangrijk om in dit advies nader in te gaan op dit gegeven – zeker gezien het afnemende vertrouwen in de overheid en de politiek in Nederland. In de nationale aanpak van de funderingsproblematiek die wij in dit advies voorstellen, zal een goede bejegening van gedupeerden de nodige aandacht moeten krijgen.

17 Onder een hersteltraject verstaan wij, in navolging van de Nationale ombudsman: ‘een traject dat de overheid opzet en uitvoert om groepen burgers en ondernemers een vergoeding, een tegemoetkoming of een andere vorm van herstel te bieden voor geleden materiële of immateriële schade, omdat de overheid verantwoordelijk is voor het ontstaan van de schade of omdat de overheid zich verantwoordelijk voelt om deze burgers en ondernemers te helpen’ (Nationale ombudsman, 2023).

Maar wat is in dit verband 'goed'? Welke lessen zijn er concreet voor de overheid te trekken uit wat er misging in eerdere hersteltrajecten? Wat zijn precies de behoeften van burgers en hoe kan de overheid daar rekening mee houden? Over die vragen gaat dit hoofdstuk.

2.1 Behoeften van gedupeerden in hersteltrajecten

In hersteltrajecten is er vaak een aanzienlijke groep gedupeerden die ontevreden is met het geboden herstel. Zij hebben het gevoel dat de betrokken overheidsinstantie te weinig rekening houdt met hun behoeften. De Nationale ombudsman onderzocht in 2023 tien hersteltrajecten: door overheidsinstanties georganiseerde financiële en/of emotionele ondersteuning voor burgers die de dupe waren geworden van een calamiteit. Tot de onderzochte hersteltrajecten behoorden onder meer de ondersteuning van slachtoffers van de vuurwerkramp in Enschede, de afhandeling van de verzakkingsschade aan woningen bij de aanleg van de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, de immateriële schadevergoedingsregeling voor de aardbevingsschade aan woningen in Groningen en de schadeafhandeling na de overstromingen in Zuid-Limburg en Brabant van 2021. Deze calamiteiten zijn verschillend van aard. Toch laten de behoeften van de betrokken gedupeerden veel overeenkomsten zien.

Een van de belangrijkste behoeften van gedupeerden is *erkenning* van hun leed. Zij willen dat hun stem wordt gehoord en dat ze serieus worden genomen. *Excuses* van de overheid kunnen daarbij helpen, mits ze relevant en oprecht zijn. Daarnaast is *duidelijkheid* van belang: een simpel proces, duidelijke en eerlijke communicatie, goede informatieverstrekking. Er is ook behoefte aan een overheid die *betrouwbaar* optreedt en die *vertrouwen* stelt in de burger. Gedupeerden willen dat de overheid ervan uitgaat dat hun verhaal klopt, zonder dat ze alles tot in detail moeten onderbouwen en bewijzen. Verder verwachten ze van de overheid dat deze zich *betrokken* opstelt en *geen loze beloftes* doet. Tot slot vinden gedupeerden het bij de afhandeling van schade belangrijk dat er ruimte is voor *persoonlijk contact*, dat het proces *vlot en met goede begeleiding* verloopt en dat zij een *passend bedrag* ontvangen, afgestemd op de werkelijke schade (Nationale ombudsman, 2023).

Op basis van zijn onderzoek komt de Nationale ombudsman tot de conclusie dat de overheid de zojuist beschreven behoeften van gedupeerde burgers te weinig centraal stelt. Waarom doet zij dat niet? Goed aansluiten bij de behoeften van gedupeerden wordt volgens de Ombudsman belemmerd doordat overheidsinstanties bij schadeafhandeling niet afwijken van vaste structuren en standaardwerkwijzen. Bovendien leren overheidsinstanties tot nu toe nauwelijks van ervaringen uit eerdere hersteltrajecten.

Ook wij hebben tijdens ons onderzoek voor dit advies opgemerkt dat overheidsinstanties bij calamiteiten niet primair gericht zijn op het verlichten van de noden van gedupeerden. Vaak worden problemen in eerste instantie ontkend of gebagatelliseerd. Pas wanneer handelen niet langer kan worden uitgesteld, is men geneigd om in 'crisisstand' te gaan en (te) snel te acteren. Maar dat doet de overheid dan weer zó snel, dat ze verzuimt om eerst de gedupeerde burgers te vragen naar hun behoeften.

De Raad voor Volksgezondheid en Samenleving (RVS , 2021) wijst in dit verband op het gevaar dat de overheid te sterk uitgaat van een vooringenomen mensbeeld (de calculerende consument) en aannames over de capaciteiten van mensen (goed in staat om voor zichzelf te zorgen). Wantrouwen en een geloof in de zelfredzame burger zijn al decennia dominant in de logica van de Nederlandse overheidsbureaucratie. Het zijn ingesleten denkbeelden die hebben bijgedragen aan bijvoorbeeld het toeslagenschandaal. De gedupeerden waren in werkelijkheid juist hulpbehoevend en hadden het vertrouwen van de overheid nodig.
Het is volgens de Nationale ombudsman bij hersteltrajecten van belang om als overheid in een vroeg stadium met gedupeerden in *gesprek* te gaan, te *luisteren* en gedurende het traject in gesprek te *blijven*. De vraag wat de betrokkenen *nodig hebben* zou vooraf moeten gaan aan de vraag wat je als overheid in een bepaalde situatie kunt bieden. Vervolgens moet je als overheid ook durven de aanpak aan te passen en een hersteltraject ánders uit te voeren dan je gewend bent. Te vaak houdt de overheid bij de opzet en uitvoering van hersteltrajecten vast aan de structuren en werkwijzen die zij ook voor het reguliere werk gebruikt.
In een vroeg stadium in gesprek gaan over de behoeften van burgers en je werkwijze daarop aanpassen, zijn allebei van belang om als overheid bij hersteltrajecten te voorkomen dat burgers nog meer beschadigd raken in plaats van dat er iets wordt hersteld (Nationale ombudsman, 2023).

2.2 Ervaringen uit werkbezoeken en gesprekken

Diverse lokale overheden in Nederland hebben de afgelopen jaren hersteltrajecten in gang gezet voor mensen met funderingsschade. De details van een aantal bestaande regelingen staan beschreven in hoofdstuk 8 van dit deel 2. Hier richten we ons op de vraag hoe gedupeerde burgers de manier waarop de overheid omgaat met funderingsproblematiek en eventuele ondersteunende regelingen die voor hen in het leven worden geroepen *ervaren*. Sluit de overheid hiermee aan bij hun behoeften?

Om antwoord te krijgen op deze vraag bezochten wij de Rotterdamse wijk Bloemhof en de Groote Veenpolder in de Friese veenweiden, waar we met getroffen bewoners in gesprek gingen. Hun woningen hadden ernstige verzakkingsschade. Ook in een aantal andere regio's met funderingsproblematiek, zoals het gebied rond het kanaal Almelo-De Haandrik in Overijssel, hebben we met gedupeerden gesproken.
De verhalen die wij optekenden gingen niet alleen over de technisch-inhoudelijke aspecten van schades en herstel of over juridische en financiële vraagstukken. De bewoners lieten ons weten dat het hen ook (misschien wel: vooral) ging om serieus te worden genomen en om erkenning te krijgen.

Funderingsproblematiek kan een enorme impact hebben op bewoners. Opeens zijn allerlei zaken die gisteren nog vanzelfsprekend leken, onzeker geworden. Ben ik wel veilig in mijn huis? Bij wie kan ik terecht voor hulp? Kan ik hier nog blijven wonen? Hoe moet dit financieel? Het zijn vragen die bij getroffenen kunnen leiden tot stress en gezondheidsproblemen. Burgers

hebben dan behoefte aan een overheid die naast ze gaat staan, naar ze luistert en ze ondersteunt.

Wij signaleren dat in de hersteltrajecten die de afgelopen jaren her en der zijn opgestart rond funderingsproblematiek, het nodige is misgegaan. De betrokken overheden zijn in verschillende valkuilen gestapt. Tegelijkertijd waren er soms ook vermeldenswaardige positieve ontwikkelingen, waarbij overheden hun werkwijze aanpasten aan de behoeften van gedupeerden.

Zowel in de Friese veenweiden als rond het kanaal Almelo-De Haandrik (zie kader hierna) stelden de overheden in eerste instantie de juridische aspecten rond de ontstane funderingsproblemen centraal: ze keken wie er aansprakelijk kon worden gesteld. Daarmee volgden zij de dominante werkwijze van overheden: zoeken naar een oplossing vanuit het oogpunt van rechtmatigheid. Maar wat rechtmatig is, is niet altijd ook rechtvaardig, zoals de later aangestelde bemiddelaar voor de verzakkingen rond het kanaal Almelo-De Haandrik vaststelde (Keijzer, 2023). In beide casussen betekende de juridische benadering van de overheidsaanpak dat het probleem voor de gedupeerden niet werd opgelost. Integendeel; het optreden van de overheid leidde in beide casussen tot een gevoel van onrechtvaardigheid en tot het (verder) afbrokkelen van het vertrouwen in de overheid.

Funderingsschade in Overijssel en Fryslân

- Tussen 2011 en 2016 werd in Overijssel het kanaal Almelo-De Haandrik uitgediept. Tijdens de werkzaamheden, maar vooral in de periode erna, bleek dat diverse nabijgelegen woningen waren verzakt. In sommige gevallen was de schade zo ernstig, dat de bewoners tijdelijk moesten verhuizen.
  In oktober 2021 trad er een schaderegeling in werking. De hoogte van de voorgestelde vergoedingen viel de bewoners echter tegen. Ze voelden zich in de steek gelaten.
- In het Friese veenweidegebied zijn diverse gebouwen ernstig verzakt door beschadigde funderingen. De schade wordt mede veroorzaakt door de ontwatering die het waterschap toepast om de landbouw in het gebied mogelijk te maken. In sommige gevallen zijn de problemen hoogst urgent. De Friese overheden boden de gedupeerden in eerste instantie geen financiële ondersteuning voor funderingsherstel. Ze wilden de problematiek aanpakken via een aansprakelijkstelling en een gang naar de rechter. In 2022 werd toch besloten tot een subsidieregeling voor funderingsherstel (die nog moet worden ingevoerd), subsidie voor funderingsonderzoek, het openen van een funderingsloket en extra hulp voor bestaande code rood gevallen.

De getroffen bewoners rond kanaal Almelo-De Haandrik waren aanvankelijk blij met de belofte van de provincie om met een ruimhartige regeling te komen. De teleurstelling was bij een deel van hen groot toen bleek dat er veel minder werd gecompenseerd dan zij hadden verwacht. Zoals we vaker

zien in hersteltrajecten, was dit niet uitkomen van gewekte verwachtingen funest voor het vertrouwen van de bewoners in de overheid.
Bemiddelaar Mona Keijzer voerde open gesprekken met de bewoners. Daarmee slaagde zij erin om, hoewel er niet direct een oplossing op tafel kwam, de bewoners te laten ervaren dat zij serieus werden genomen. Het was een belangrijke eerste stap die op waardering van de bewoners kon rekenen.

Ook de funderingsproblemen in de Friese veenweiden werden in de beleving van de gedupeerde eigenaar-bewoners in eerste instantie te veel benaderd vanuit het oogpunt van aansprakelijkheid. Deze werkwijze is inmiddels omgebogen; de Friese overheden hebben zich gecommitteerd aan een subsidieregeling. Daarmee lijkt de relatie tussen de bewoners en de overheden te verbeteren. Maar dat proces heeft veel voeten in de aarde gehad. De provincie had bewoners een stem gegeven door een ‘funderingstafel’ in te stellen. Op zichzelf een goede stap, maar de adviezen van die tafel werden – in de ogen van de deelnemers – onvoldoende serieus genomen. Sommige adviezen werden wel overgenomen, maar niet alle. Het instellen van de funderingstafel had duidelijk hogere verwachtingen bij de bewoners gewekt dan de overheden waarmaakten.
Actieve bewoners zochten de media en begonnen een lobbycampagne, die eraan bijdroeg dat de Provinciale Staten van Fryslân en het algemeen bestuur van het Wetterskip Fryslân alsnog moties aannamen voor een ruimhartigere bijdrage aan de kosten van het funderingsherstel. De algemene subsidieregeling voor funderingsherstel moet nog worden vastgesteld en uitgevoerd.
Wel is er al subsidie beschikbaar gesteld voor funderingsonderzoek en wordt specifieke hulp geboden aan code rood gevallen.

Funderingsschade in Rotterdamse wijk Bloemhof

In de Rotterdamse wijk Bloemhof staan ongeveer 2.700 woningen met ernstige funderingsproblemen. In de afgelopen honderd jaar zijn sommige huizen al 80 centimeter gezakt. Dat heeft ingrijpende gevolgen: scheve vloeren, scheve stoepen, scheuren in gevels, stank en schimmel, lekkages en wateroverlast bij hevige regen.
Veel van de eigenaar-bewoners in Bloemhof kunnen de kosten van funderingsherstel niet dragen. Er leven bij hen grote zorgen. Er ligt op dit moment nog geen concreet plan voor de aanpak van de funderingsproblematiek in de wijk.

Uit de gesprekken die wij voerden met gedupeerde eigenaar-bewoners in de Rotterdamse wijk Bloemhof (zie kader hierboven) kwam eveneens naar voren dat het vertrouwen in de gemeente broos is. In dit geval komt dat niet door de gemeentelijke aanpak van de funderingsproblematiek (die staat voor deze wijk nog niet vast), maar vooral door eerdere gebeurtenissen.
Zo is er sprake van sluimerende onvrede over een eerder stadsvernieuwingsproject in de naastgelegen Tweebosbuurt. Het verloop van dit project heeft de bewoners van Bloemhof wantrouwig gemaakt. Dat bemoeilijkt het gesprek over de toekomst van de wijk. De argwaan is dusdanig groot, dat sommige bewoners denken dat de gemeente de funderingsproblematiek heeft verzonnen om een lagere opkoopsom te hoeven betalen bij stadsvernieuwing. Verder zijn de bewoners van Bloemhof bang dat de oorspronkelijke bewoners na de stadsvernieuwing niet zullen kunnen terugkeren en dat de sociale gemeenschap in de wijk zodoende verloren zal gaan.

De gemeente zal het vertrouwen moeten zien te herstellen om samen met de bewoners en woningcorporaties te kunnen komen tot een goede aanpak van de funderingsproblematiek. Dat moeilijke proces is in gang gezet, om te beginnen door verbetering van de informatievoorziening. Burgers kunnen terecht bij het gemeentelijke funderingsloket en in de wijk worden informatiebijeenkomsten georganiseerd. Het is een pril proces in Bloemhof, maar het kan helpen.

We zien ook bij andere gemeenten met een goed werkend informatieloket voor funderingsproblemen dat heldere informatievoorziening wordt gewaardeerd door bewoners. Voorbeelden in dit verband zijn Schiedam, Gouda, Zaanstad en Haarlem. Eerlijke communicatie en duidelijke informatie vanuit de overheid vormen belangrijke behoeftes van gedupeerden in hersteltrajecten, zoals ook de Nationale ombudsman (2023) benadrukt.

Hersteltraject aardbevingsschade leert: problemen groeien als doeltreffende aanpak uitblijft

Het is belangrijk dat hersteltrajecten tijdig en doeltreffend worden opgezet en uitgevoerd. Als dat niet gebeurt, kunnen problemen van individuele burgers en woningen, die in principe goed oplosbaar zijn, uitmonden in maatschappelijke ontwrichting op landelijk niveau. Dat leren we onder andere uit de gesprekken die we voor dit advies hebben gevoerd met gedupeerden van de aardbevingsschade in Groningen. Daar is de aanpak om verschillende redenen te laat gekomen en niet doeltreffend geweest. In het rapport van de parlementaire enquêtecommissie Aardgaswinning Groningen worden verschillende fouten beschreven die de betrokken overheidsinstanties hebben gemaakt, zoals:

- de keuze om budget leidend te laten zijn boven doeltreffendheid;
- de keuze om combinaties met andere soorten woningverbetering (zoals verduurzaming) te verbieden;
- de keuze om geen onafhankelijke uitvoeringsorganisatie in te richten; en
- de keuze om onvoldoende ruimte te bieden voor gebiedsgericht maatwerk.

Deze verkeerde keuzes hebben tot gevolg gehad dat de betrokken bewoners en ondernemers lang in onzekerheid zaten en zich niet erkend voelden in hun zorgen. Ook konden uitvoerende partijen niet gericht opschalen omdat zij niet wisten wanneer er moest worden geleverd. De uitvoeringskosten gingen daardoor meermaals over de kop. Kortom, zowel de maatschappelijke als de financiële kosten van het herstel werden in het Groningse aardbevingsschadedossier uiteindelijk veel hoger dan nodig was geweest. Ook in het funderingsdossier kan het uitblijven van een doeltreffende aanpak leiden tot een accumulatie van problemen. Wat begint met funderingsproblemen bij individuele panden, kan op termijn leiden tot verloedering van hele wijken. Eigenaren investeren vaak niet meer in hun pand in afwachting van funderingsherstel. De waarde van het vastgoed in de hele wijk kan daardoor dalen. Zeker in wijken die toch al kwetsbaar zijn op sociaal-economisch gebied, kan funderingsproblematiek uiteindelijk het welzijn van alle bewoners raken.

2.3 Leerpunten voor een nationale aanpak van funderingsproblematiek

Wij hebben de hierboven beschreven lessen uit eerdere hersteltrajecten gebruikt om ons advies voor een nationale aanpak van de funderingsproblematiek vorm te geven.

Om te beginnen hebben we ervoor gekozen om de behoeften van de eigenaar-bewoners centraal te stellen in de uitgangspunten van een nationale aanpak. Gedurende het adviestraject zijn we in gesprek gegaan met verschillende gedupeerden van funderingsschade, om een beeld te krijgen van de problemen die zij ervaren en de verwachtingen die zij hebben van de overheid. Daaruit hebben wij geconcludeerd dat het van belang is om funderingsproblematiek niet uitsluitend te benaderen als een technisch en financieel probleem, maar vooral ook als een maatschappelijk probleem. Het individuele leed van gedupeerden en ook het potentiële maatschappelijk ontwrichtende effect van cumulatieve funderingsproblematiek verdienen aandacht.

Aan het begin van ons adviestraject hebben we vier leidende principes gedefinieerd die de basis moeten vormen van de aanpak van de funderingsproblematiek: doeltreffendheid, rechtvaardigheid, uitvoerbaarheid en doelmatigheid. We hebben het principe doeltreffendheid bewust voorop gesteld. Het belangrijkste is immers dat de funderingsproblematiek wordt opgelost. Door dit als primair uitgangspunt te hanteren, wijken we af van de manier waarop de overheid doorgaans te werk gaat. In de overheidsaanpak van problemen voeren doelmatigheid en rechtmatigheid standaard de boventoon. We hebben in eerdere hersteltrajecten gezien waar dit toe leidt: langdurige, complexe processen die niet alleen hoge kosten met zich meebrengen, maar ook de gedupeerden onnodig lang in onzekerheid laten en vaak geen passende uitkomst opleveren.

We concludeerden al vroeg in ons adviestraject dat de juridische route, waarbij de mate van aansprakelijkheid voor funderingsschade bepalend is voor de mate van compensatie die de overheid aan gedupeerden toekent, geen uitkomst biedt (zie ook hoofdstuk 7 van dit deel 2). Het is onwenselijk dat elk afzonderlijk geval tot in de details moet worden ontleed en betwist alvorens eventueel tot herstel wordt overgegaan. Dat is een recept voor slepende conflicten en ontevreden burgers, die toch al weinig vertrouwen hebben in de overheid. Bovendien blijkt het, gegeven de complexiteit van de geologische processen in de bodem en de watersystemen vrijwel onmogelijk om een eenduidige oorzaak van funderingsschade aan te wijzen (zie ook hoofdstuk 3 van dit deel 2). Wij hebben daarom gekozen voor een aanpak die is gebaseerd op wederzijds vertrouwen en welwillendheid. Wie te maken heeft met funderingsproblematiek moet – zonder zware bewijslast ten aanzien van de oorzaak – procesmatige ondersteuning kunnen krijgen vanuit het door ons voorgestelde funderingsloket. Daarnaast pleiten wij voor financiële ondersteuning van gedupeerden zolang er nog geen sprake is van een vastgoedmarkt waarin de kans op funderingsschade naar behoren is verwerkt in de prijs van woningen.

Wij schetsen in ons advies de contouren van een eenvoudige regeling, die voor iedereen begrijpelijk en toegankelijk is. De regeling moet een proces

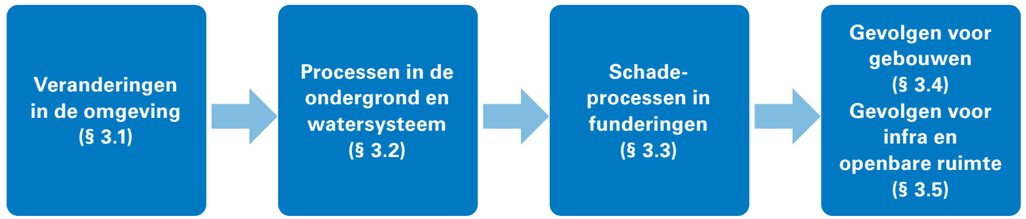
mogelijk maken waarin burgers worden ontzorgd en begeleid. Het centrale funderingsloket dat wij voorstellen zal cruciaal zijn om burgers te voorzien in hun behoefte aan duidelijke communicatie en informatie. De manier waarop de communicatie en informatievoorziening concreet vorm krijgt, zal bepalend zijn voor de beleving van de burger. Het is van belang dat burgers daarbij het gevoel hebben dat zij grip op de situatie en op hun eigen leven hebben. Dat vraagt om het vroegtijdig betrekken van burgers bij het probleem en de oplossing en het voorkomen van een situatie waarin een regeling eenzijdig over hen wordt uitgerold door de overheid. Dit verdient in de uitwerking dan ook bijzondere aandacht. Daarnaast stellen wij voor dat de overheid, zolang er nog geen informatieplicht voor huisverkopers geldt inzake de staat van de fundering, zich inspant om de funderingsproblematiek in Nederland zoveel mogelijk in beeld te brengen. Hiermee worden veel burgers die een huis willen kopen of verkopen, ontlast. Zij hoeven dan niet zelf onderzoek naar de fundering te laten verrichten.

De nationale aanpak van de funderingsproblematiek die wij voorstellen is stevig. Wij zijn ervan overtuigd dat dit nodig is om de problematiek doeltreffend op te lossen. De ervaringen met eerdere hersteltrajecten leren ons dat een halfzachte aanpak in de praktijk niet werkt en uiteindelijk fors duurder kan uitpakken. Voorwaarde voor een doeltreffende aanpak is wel een doordachte en effectieve uitvoering. Het verleden leert dat het niet helpt als de overheid verwachtingen wekt die ze vervolgens niet waarmaakt. De burger is pas geholpen als een aanpak succesvol wordt uitgevoerd. Wij hebben een voorstel gedaan voor een uitvoering waarin overheden samenwerken om de burger zoveel mogelijk te ontlasten en de aanpak zo effectief mogelijk te laten verlopen.

3 AARD FUNDERINGS-PROBLEMATIEK

Veel factoren hebben invloed op funderingsproblematiek. De verbanden kunnen als volgt worden weergegeven (zie figuur 4):

Figuur 4: Oorzaak-gevolgrelaties bij funderingsproblematiek



De veranderingen in de omgeving die aanleiding geven tot processen in de ondergrond (waar zich funderingen bevinden), beschrijven we in § 3.1. De processen in de ondergrond die kunnen volgen uit deze veranderingen in de omgeving, komen aan de orde in § 3.2.
De fundering van een gebouw kan meer of minder gevoelig zijn voor de effecten vanuit de ondergrond. Een constructie die op lange betonnen palen staat in een stevige diepe zandlaag, zal weinig gevoelig zijn voor veranderingen. Terwijl kortere, ondiepere en/of houten palen juist wél worden

beïnvloed. De interacties tussen de bodemprocessen en de fundering bepalen of er schade kan ontstaan; deze interacties lichten we nader toe in § 3.3.
Zowel de processen in de ondergrond en het watersysteem als de schade-processen in de funderingen kunnen gevolgen hebben voor constructies: gebouwen, infrastructuur en de openbare ruimte. De gevolgen voor gebouwen staan beschreven in § 3.4. De gevolgen voor infrastructuur en de openbare ruimte staan beschreven in § 3.5.
Figuur 4 laat zien dat het een schakeling van factoren is die bepaalt of er schade aan constructies optreedt. Veel factoren zijn van invloed op de uiteindelijke schade. En die factoren zelf zijn constant aan verandering onderhevig. Het is daarom in de meeste gevallen ondoenlijk om de relatieve invloed van factoren exact uit te splitsen. Bijvoorbeeld: klimaatverandering zorgt voor droogte, maar tegelijkertijd kan er sprake zijn van oppervlakte-waterpeilverlaging of grondwateronttrekking. In § 3.6 gaan we dieper in op deze multicausaliteit.

3.1 Veranderingen in de omgeving

In deze paragraaf wijzen we de meest relevante veranderingen in de omgeving aan die een rol spelen in de funderingsproblematiek. De meeste veranderingen komen voort uit menselijk handelen. Dit menselijk handelen is niet iets van de laatste decennia; al eeuwen wordt het Nederlandse landschap en grondgebruik door menselijk handelen beïnvloed. Daarnaast zijn er processen in de ondergrond die onafhankelijk zijn van menselijk handelen, maar deze spelen een verwaarloosbare rol in de hier beschreven funderingsproblematiek.

Geschiedenis van menselijke ingrepen in Nederlands landschap en grondgebruik

In de afgelopen eeuwen is het overgrote deel van Nederland ontwaterd om de draagkracht van de bodem te verhogen en drogere omstandigheden te krijgen. Hiermee werden gebieden geschikt gemaakt voor bebouwing en landbouw. Het oppervlaktewaterpeil in de laaggelegen delen van Nederland wordt dus al eeuwenlang door de mens geregeld. Dit gebeurt onder meer met een stelsel van sloten en met gemalen. Ook in sommige hoger gelegen delen van het land zijn gebieden waar het oppervlaktewaterpeil wordt gere-geld met stuwen in sloten en beken.
Parallel aan het ontwateren zijn er gebieden opgehoogd met een puin- of zandlaag. Op die laag werd vervolgens gebouwd.
Al deze maatregelen maakten de grond droger en steviger. Maar ze hadden ook tot gevolg dat de bodem daalde. Vooral door de ontwatering van veen- en kleigebieden is er bodemdaling opgetreden.
En ook het belasten van slappe grond met een ophooglaag heeft gezorgd voor bodemdaling.
Als gevolg van de bodemdaling kwam het maaiveld weer dichter bij de grondwaterstand te liggen, wat het landgebruik hinderde. In reactie daarop zijn deze gebieden nog dieper ontwaterd of opnieuw opgehoogd. Dit had opnieuw bodemdaling tot gevolg.
Deze cyclus is de afgelopen duizend jaar diverse keren doorlopen, met als resultaat dat de veengebieden gemiddeld genomen bijna twee meter zijn

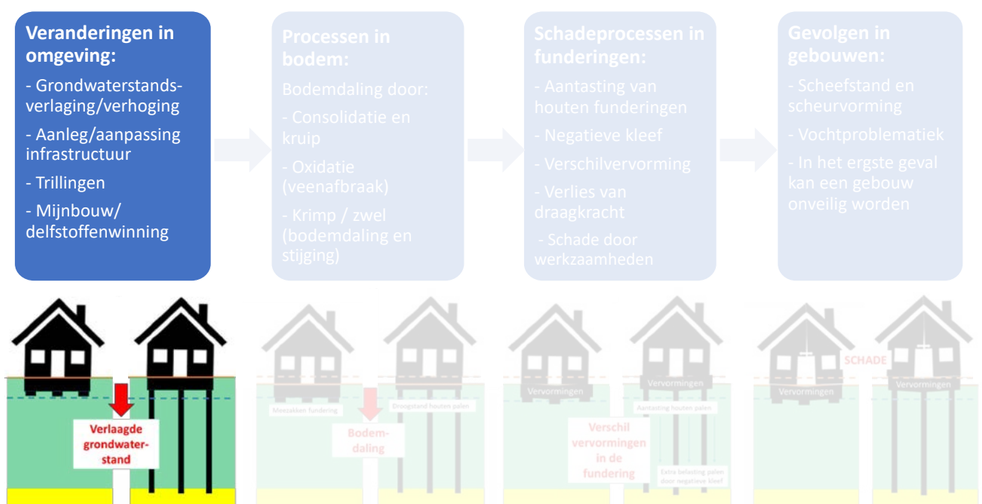
gedaald en dat in de stedelijke gebieden tot meters dikke ophooglagen voorkomen. Het gevolg is ook dat met name in het landelijk gebied de oppervlaktewaterpeilen en de grondwaterstanden de afgelopen duizend jaar steeds lager zijn komen te liggen, terwijl ook het maaiveld is gedaald.

Ook in de hoger gelegen gebieden van Nederland zorgt de ontwatering voor diepere grondwaterstanden. In deze landschappen is minder bodemdaling opgetreden, maar het landschap is er wel veel droger dan in de uitgangsituatie.

Huidige menselijke ingrepen met effecten op fundering van gebouwen

Tot op de dag van vandaag vinden er onder invloed van menselijk handelen veranderingen plaats op en in de Nederlandse bodem. Sommige van de veranderingen resulteren in effecten vanuit de ondergrond waarvoor gebouwen en andere constructies gevoelig zijn.

Figuur 5: Veranderingen in de omgeving die bodemprocessen in gang kunnen zetten of kunnen versnellen



De veranderingen die we hierna opsommen kunnen indirect aanleiding geven tot funderingsproblematiek, doordat ze bodemprocessen in gang zetten of versnellen (zie § 3.3). Ze kunnen ook direct aanleiding geven tot schade aan funderingen (zie § 3.4).

- *Grondwaterstandverlagingen*
  De stand van het grondwater kan dalen door:
  - droogte als gevolg van sterke verdamping en neerslagtekort (de voorspelling in de KNMI-scenario's 2023 is dat droogteperioden langduriger en extremer zullen worden bij een verder opwarmend klimaat; niet

alleen de grondwaterstand wordt hierdoor lager, maar ook het bodemvochtgehalte neemt af door sterke verdamping);
- oppervlaktewaterpeilverlagingen (oppervlaktewaterpeilen worden veelal verlaagd in reactie op bodemdaling, om de draagkracht te behouden);
- grondwateronttrekking (bij het onttrekken van grondwater, bijvoorbeeld voor drinkwater of voor beregening, kan de grondwaterstand of grondwaterdruk in de directe omgeving van de winning of bronnering dalen);
- de aanwezigheid van bomen (met name in droge periodes kunnen bomen zorgen voor extreem lage grondwaterstanden doordat wortels bodemvocht en grondwater onttrekken);
- de aanwezigheid van drainerende elementen (dit betreft bijvoorbeeld drainagebuizen die nieuw worden aangelegd of vervangen, maar er zijn ook voorbeelden van lekkende riolering die drainerend werkt en zorgt voor grondwaterstandverlaging).

- *Grondwaterstandverhoging*
  De stand van het grondwater kan stijgen bij vernattingsprojecten of bijvoorbeeld na vervanging van riolering of kademuren.
- *Aanleg of aanpassing van infrastructuur of objecten*
  Bij aanleg van nieuwe infrastructuur of inrichting van openbare ruimte op slappe grond wordt vaak een ophooglaag aangebracht die een belasting vormt voor de ondiepe ondergrond. Bij vervanging of renovatie van infrastructuur of herinrichting van openbare ruimte kunnen de belastingen op de ondergrond worden verhoogd als nieuwe ophooglagen worden aangebracht ter compensatie van bodemdaling.
- *Trein-, wegverkeer of heiwerkzaamheden:*
  Zwaar verkeer en bouwwerkzaamheden kunnen zorgen voor trillingen in de ondergrond. Door deze trillingen kan een fundering of gebouw schade oplopen. Verder leiden deze trillingen mogelijk lokaal tot verdichting van de bodem en daarmee tot zettingsverschillen.
- *Mijnbouw en delfstoffenwinning:*
  Het onttrekken van materialen aan de bodem zorgt voor bodemdaling in de diepe ondergrond via processen zoals samendrukking (consolidatie) en kruip. Indirect kan deze bodemdaling aanleiding geven tot oppervlaktewaterpeilverlagingen (zie hierboven).

Er zijn ook nog autonome processen die aanleiding kunnen geven tot bodemdaling. Hierbij gaat het om:

- *Tektoniek* of beweging van aardplaten (bijvoorbeeld de kantelende beweging van het Noordzeebekken).
- *Isostasie* door belasting of ontlasting van de aardplaat door ijs, sediment of water.
- *Autocompactie* van afzettingen (samendrukking onder invloed van het eigen gewicht).

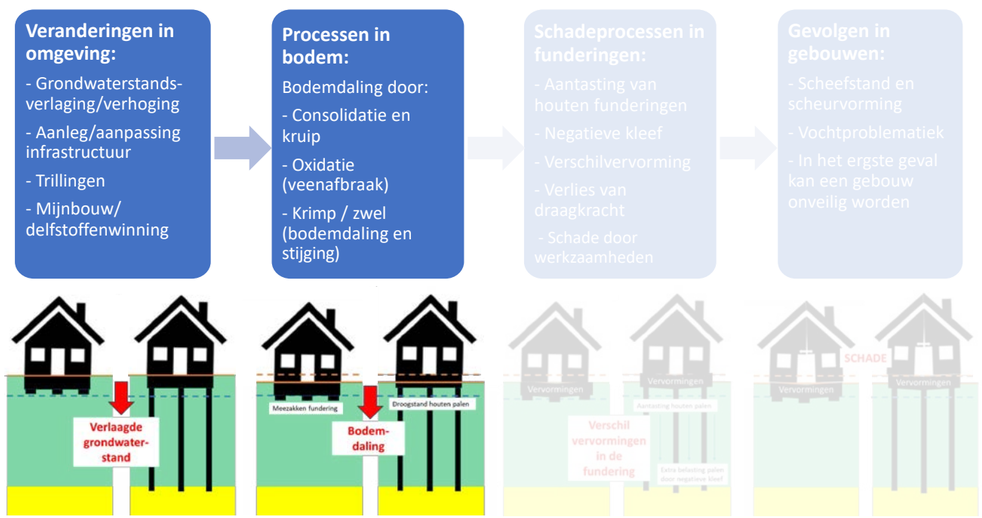
Dit soort inklinkingsprocessen spelen in heel Nederland, maar ruimtelijk verschilt de bijdrage ervan. De resulterende bodemdaling is echter klein (veel minder dan 1 mm per jaar). De invloed van deze processen op de funderingsproblematiek in Nederland is verwaarloosbaar.

3.2 Processen in ondergrond en watersysteem

De hiervoor besproken veranderingen in de omgeving kunnen processen in de bodem in gang zetten die leiden tot bodemdaling of bodembeweging (bijvoorbeeld krimp/zwel-gedrag van de bodem). In deze paragraaf geven we een nadere beschrijving van deze processen.

Voor de volledigheid merken we op dat bodemdaling slechts één van de factoren is die een rol speelt bij het ontstaan van funderingsproblematiek. Zoals besproken in hoofdstuk 1 kunnen immers grondwaterstandverlagingen ook *rechtstreeks* leiden tot funderingsschade. Datzelfde geldt voor trillingen in de bodem als gevolg van bijvoorbeeld werkzaamheden of zwaar verkeer. Niet alle funderingsschade komt dus door bodemdaling. En bodemdaling heeft méér gevolgen dan alleen funderingsschade. In veel beleidstrajecten zijn de dossiers bodemdaling en funderingsproblematiek niettemin aan elkaar gekoppeld. En ook onderzoeksmatig is er grote overlap.

Figuur 6: Het ontstaan van processen in de bodem ten gevolge van veranderingen in de omgeving



Bodemdaling

Processen in de bodem die kunnen leiden tot bodemdaling en funderingsproblemen zijn:

- consolidatie en kruip;
- oxidatie van organisch materiaal (veenafbraak);
- krimp.

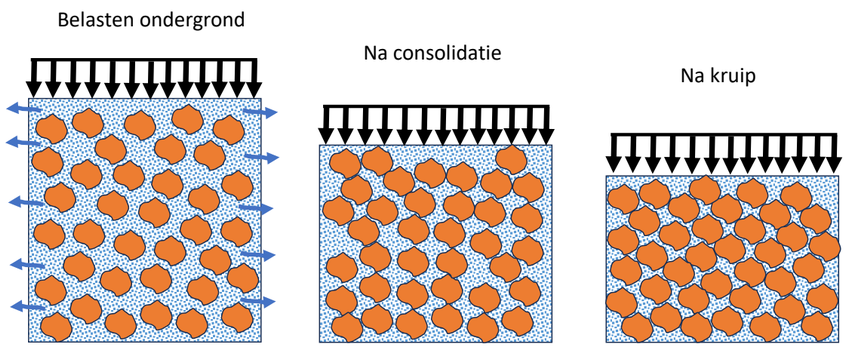
We lichten hierna de werking van deze processen toe.

Consolidatie treedt op in verzadigde grond onder de grondwaterstand. Het wordt in gang gezet bij het belasten van de ondergrond, bijvoorbeeld door het aanbrengen van een ophooglaag en/of bij grondwaterstandverlagingen. Ook het winnen van delfstoffen kan leiden tot consolidatie (en kruip; zie hierna) op grotere diepte. De ondergrond wordt dan samengedrukt onder invloed van het uitstromen van grondwater uit de poriën. Het is te vergelijken met het uitknijpen van een spons. De snelheid waarmee dit proces optreedt hangt af van de doorlatendheid van de grondsoort.

Kruip ontstaat door een langzaam optredende herschikking van het korrelskelet. Kruip treedt tegelijk met consolidatie op, maar kan nog lange tijd doorgaan nadat de consolidatie voltooid is.

Figuur 7 brengt de werking van consolidatie en kruip vereenvoudigd in beeld.

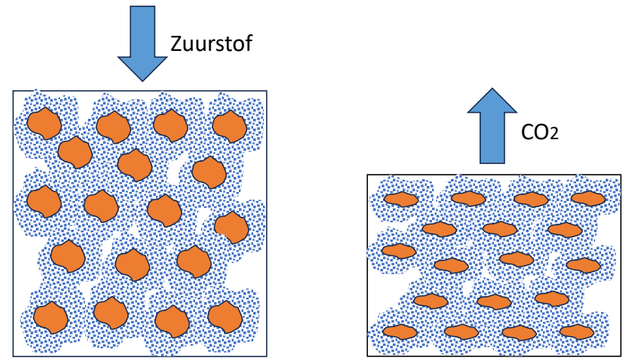
Figuur 7: Vereenvoudigde weergave van de werking van consolidatie en kruip



De hoeveelheid consolidatie en kruip hangt af van de samendrukbaarheid van de ondergrond. In zand is de samendrukbaarheid en kruip laag en gaat consolidatie snel. Veen en klei zijn veel meer samendrukbaar; consolidatie en kruip verlopen hierin langzaam. De samendrukking die optreedt als gevolg van consolidatie en kruip is onomkeerbaar.

Oxidatie (afbraak) van organisch (planten)materiaal is een proces dat in lagen rondom en boven de grondwaterstand kan plaatsvinden. Veen bestaat hoofdzakelijk uit organisch materiaal. Het wordt langzaam afgebroken door micro-organismen (bacteriën en schimmels). De invloed van zuurstof versnelt dit proces. Bij het afbreken van het organisch materiaal wordt de organische stof (uiteindelijk) omgezet in onder andere water en het broeikasgas CO_2; zie figuur 8.

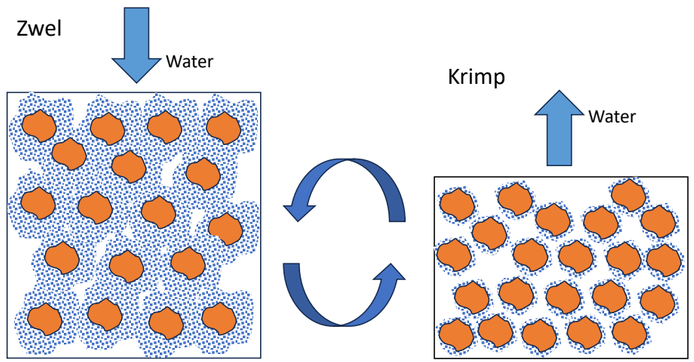
Figuur 8: Vereenvoudigde weergave van de werking van oxidatie



Bij de afbraak verliest het veen sterkte en dit kan leiden tot samendrukking en bodemdaling. Veenafbraak en de resulterende bodemdaling zijn onomkeerbaar. De mate en snelheid van veenafbraak is afhankelijk van de beschikbaarheid van voedingsstoffen in de bodem, de hoeveelheid en toestand van de organische stof, de pH (zuurgraad) van de bodem, het bodemvochtgehalte, de bodemtemperatuur en vooral de aanwezigheid van zuurstof. Bij verlaging van de grondwaterstand komt het veen meer in contact met zuurstof. Daarom is grondwaterstandverlaging een bepalende parameter voor het optreden van veenafbraak.

Krimp is een proces van bodemdaling dat optreedt als het vochtgehalte van de grond afneemt boven de grondwaterstand. De krimpbeweging is meestal omkeerbaar (zwel, zie § 3.2), maar soms ook (in meer of mindere mate) onomkeerbaar. Dat laatste draagt bij aan permanente bodemdaling. Krimp neemt toe bij ontwatering, drainage en grondwaterstandverlagingen, maar met name bij sterke verdamping en een neerslagtekort (uitdroging van klei). Verdamping door vegetatie speelt een belangrijke rol bij krimp, doordat wortels vocht aan de grond onttrekken. Bij sterke krimp kan scheurvorming optreden, waarbij via de scheuren zuurstof dieper de bodem in kan komen. Dat leidt dan mogelijk weer tot veenafbraak (zie hierboven). Zie figuur 9.

Figuur 9: Vereenvoudigde weergave van de werking van krimp-zwel



Omdat uitdroging *naast* een gebouw en onder een gebouw over korte afstand sterk kan verschillen, geldt dat ook voor de krimpbeweging. Dit gegeven draagt sterk bij aan schaderisico's als gevolg van krimp (en zwel) (zie ook § 3.3 over verschilvervorming).

Bodemstijging

De tegenhanger van krimp is zwel. Dit is een proces dat leidt tot bodemstijging. Zwel treedt normaliter op na krimp, in zogenoemde krimp-zwelcycli over de seizoenen. Seizoenmatige krimp-zwelbewegingen van het maaiveld kunnen gemakkelijk verscheidene centimeters bedragen.

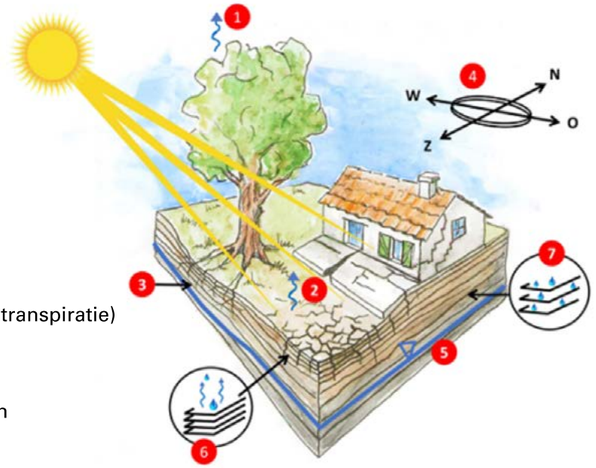
Los van de krimp-zwelcycli kan zwel ook structureel zijn. Dit is aan de orde wanneer de ondiepe bodem door veranderingen in de omgeving blijvend natter wordt. Doordat de Nederlandse bodem als gevolg van intensieve en

efficiënte drainage/ontwatering sterker uitdroogt en doordat de kans op (sterkere) droogte toeneemt, groeit in natte tijden (als de bodem weer natter wordt) de kans op sterke zwel.

In landen met een droog klimaat komt zwelschade op uitgebreide schaal voor. In Nederland is krimpschade zeer waarschijnlijk dominant, omdat vooral lagen die voorheen verzadigd waren, nu droger worden. Over dit krimp-zwelproces is in Nederland nog relatief weinig bekend. In het buitenland, onder meer in de Verenigde Staten, Australië, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk, wordt al langer aandacht gegeven aan het voorkómen van schade door dit fenomeen (zie figuur 10). Er wordt rekening mee gehouden bij constructies en er worden bijvoorbeeld adviezen gegeven over de afstand van bomen ten opzichte van bebouwing.

Uit buitenlandse literatuur blijkt dat krimp-zwelgedrag in kleigronden sterk wordt bepaald door het type kleimineraal waar de klei uit bestaat. In Nederland zijn ook kleien aangetroffen die sterk krimp-zwel gedrag vertonen. Dit werd ook al duidelijk door de optredende schadegevallen gedurende de droge zomers in afgelopen jaren. De kans op sterk krimp-zwelgedrag is afhankelijk van de dikte van de kleilaag in de bodemlaag tussen maaiveld en het grondwater. In de Nederlandse ondergrond komen dikke kleilagen veelvuldig boven de grondwaterstand.

Figuur 10: Factoren waarmee rekening gehouden moet worden in krimp-zwelgevoelige gebieden



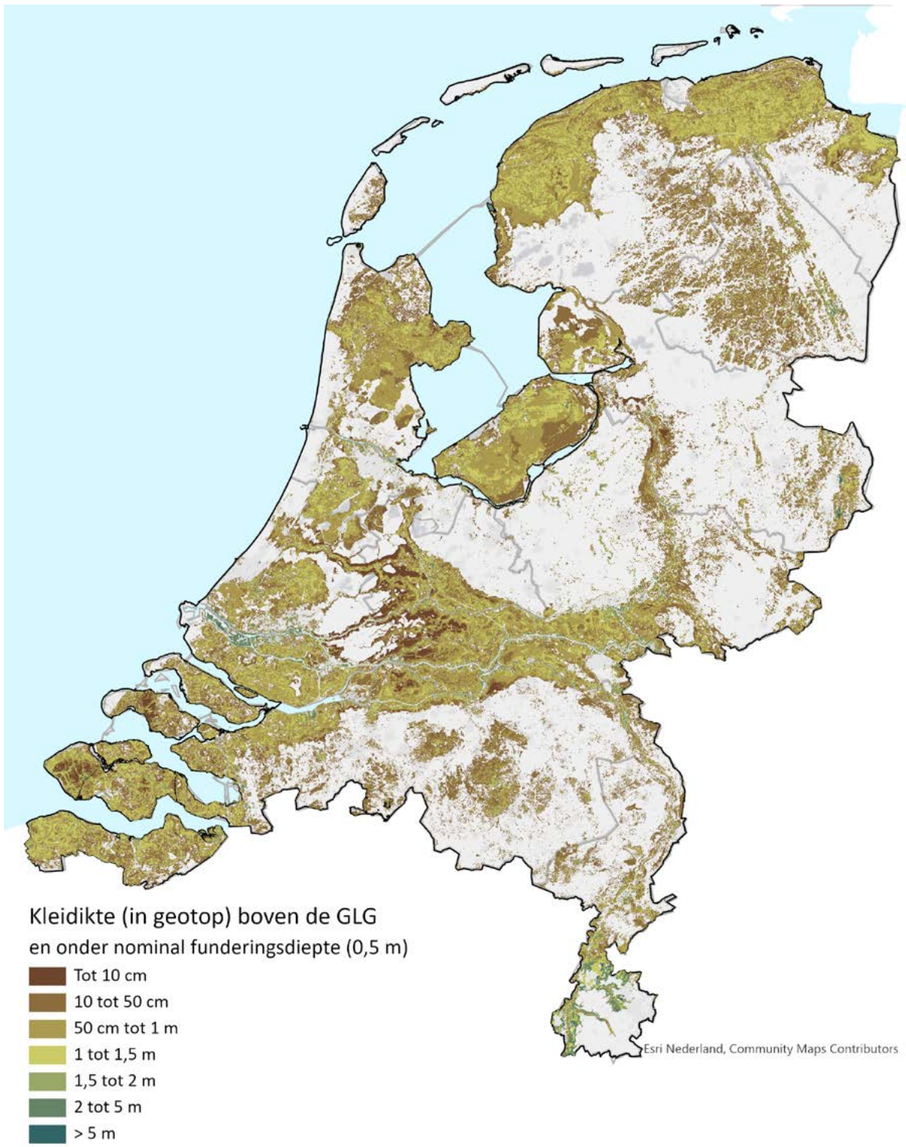
Factoren due bijdragen aan krimp-zwelschade

1. Interceptie verdamping
2. Verdamping
3. Wateropname door wortels (transpiratie)
4. Verschillen noord-zuid zijde
5. Daling grondwaterstand
6. Uitdroging kleilagen
7. Beperkte uitdroging kleilagen
8. Mineralogie kleilagen (6, 7)

Bron: Stuurman et al., 2021; voor Nederlandse situatie aangepaste figuur van Franse Geologische Dienst

Deltares (2021) heeft bij het in kaart brengen van de gevoeligheid voor krimp/zwel gebruikgemaakt van de kleidikte tussen de toplaag (0,5 meter onder maaiveld, diepte van de fundering) en de GLG-waarde (GLG: gemiddeld lage grondwaterstand). Hoe dikker de klei in deze zone, hoe groter de gevoeligheid voor mogelijk krimp/zwelgedrag; zie figuur 11.

Figuur 11: Kleidikte in de Nederlandse bodem tussen toplaag en GLG-waarde

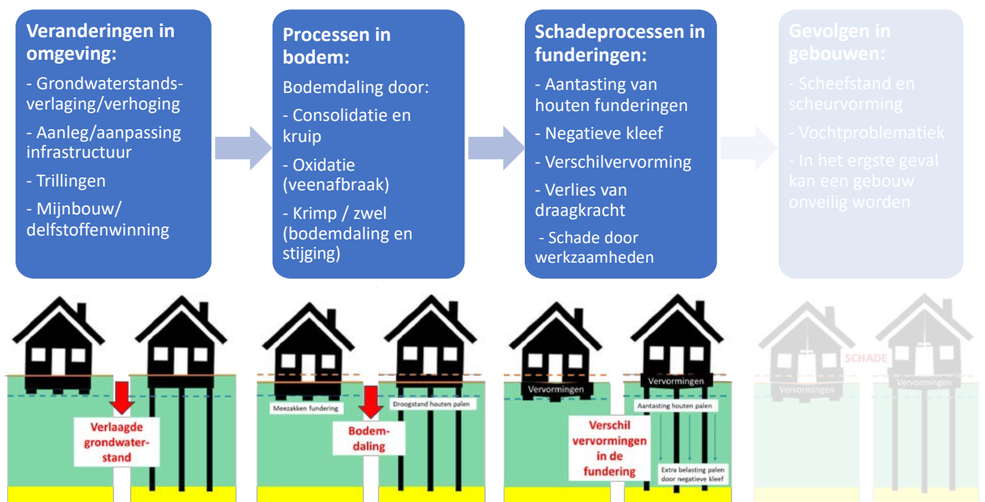


Opvallend op deze kaart is dat de kleilagen niet alleen voorkomen in het traditionele bodemdalingsgebied (grofweg Zuid-Holland, Noord-Holland, westelijk Utrecht, laag Overijssel, Fryslân en Groningen), maar ook daarbuiten: de (zee)kleipolders in Zeeland en Flevoland, de rivierkleigronden in Gelderland en het oosten van Utrecht en kleiafzettingen in Drenthe, Twente, de Achterhoek, Noord-Brabant en Limburg.

3.3 Schadeprocessen in funderingen

Of de in § 3.2 genoemde processen in de bodem en het watersysteem invloed hebben op gebouwen, hangt af van de interactie met de fundering. Bijna altijd is er sprake van een combinatie van invloeden én van een lange ontwikkeling van de processen over de tijd. De belangrijkste fysieke mechanismen/processen die kunnen leiden tot schade zijn samengevat in de nu volgende subparagrafen. Of deze schade ook echt zal optreden, hangt onder andere af van het ontwerp van de fundering, de belastingen en de mate van veranderingen in de omgeving die optreden.

Figuur 12: Het ontstaan van schade aan de fundering als gevolg van processen in de bodem veroorzaakt door veranderingen in de omgeving



Aantasting van houten funderingen

Het (effectieve) draagvermogen van houten palen kan afnemen als gevolg van aantasting van de houten paal door schimmels of door bacteriën (dit laatste is voornamelijk bij grenenhouten palen een probleem). Schimmelvorming in houten palen ontstaat als het funderingshout (tijdelijk of permanent) droog komt te staan, bijvoorbeeld door verlaging van de grondwaterstand of door droogte.
Schimmelaantasting begint vaak aan de bovenzijde van de houtconstructie. Dit betekent dat eerst de kespen en het langshout worden aangetast en daarna de palen. Dit proces kan vrij snel verlopen; bij een optellende droogstand van twee tot vijf jaar kunnen de eerste vervormingen al optreden.

Door schimmelaantasting wordt de dragende doorsnede van de paal, die bepaalt hoeveel gewicht deze kan dragen, kleiner. Als de doorsnede van een paal kleiner wordt, zal deze meer vervormen (korter worden) door het gewicht wat erop staat. Dit proces kan lange tijd door blijven gaan, wat uiteindelijk zorgt dat óf de funderingsbalk bezwijkt, óf (grote) scheuren in de muren ontstaan. Schimmelaantasting stopt zodra de paal onder water komt te staan en gaat verder bij nieuwe droogstand. In totaal is er een totale periode van zo'n tien tot twintig jaar droogstand nodig om een fundering volledig te laten bezwijken. Aantasting van funderingshout door bacteriegroei (bij grenenhouten funderingspalen) is een veel trager proces, dat over de gehele hoogte van de paal optreedt. Het gaat ook door als palen onder water staan. Het duurt verscheidene decennia voordat de draagkracht zover is afgenomen dat de fundering bezwijkt.
In beide processen hangt de snelheid van de aantasting af van vele factoren, waardoor we hierover geen algemene conclusie kunnen geven.

Schimmelaantasting komt vooral in Zuid- en Noord-Holland voor. Bekende probleemgebieden zijn Rotterdam, Gouda, Dordrecht, Haarlem, Schiedam, Amsterdam en Zaanstad. Grenenhouten palen, die gevoelig zijn voor bacterieaantasting, zijn met name gebruikt in Noord- en Zuid-Holland (bijvoorbeeld in de Zaanstreek, Haarlem en Gouda) en rond het IJsselmeer en Fryslân.

Negatieve kleef

Overbelasting van funderingspalen (zowel bij houten als betonnen palen) kan optreden als tijdens bodemdaling de grond meer wil vervormen dan de funderingspalen. Doordat de grond aan de paal kleeft en als het ware aan de paal gaat hangen, ontstaat een extra belasting op de funderingspalen. Dit proces noemen we 'negatieve kleef'. Het ontstaat vaak bij het aanbrengen van een extra belasting op het maaiveld, bijvoorbeeld door een zandpakket/ophoging van de straat naast de fundering.

Tot ongeveer 1970 werd met dit effect niet of nauwelijks rekening gehouden. Na die datum zijn constructies erop ontworpen in de zin dat de fundering bij voorbaat al sterker wordt gemaakt om ook de extra belasting door negatieve kleef te kunnen opnemen. Hierdoor zal de schade in principe niet meer ontstaan. De snelheid waarmee negatieve kleef optreedt, hangt af van de snelheid van de bodemdaling. Zie ook § 3.2.

Verschilvervorming (bodemdaling)

Vervormingen van de grond zijn vaak het gevolg van wisselingen in de grondwaterstand; hierbij kan het gaan om zowel zakking (bij een afname van de grondwaterstand) als *stijging* (bij een toename van de grondwaterstand); zie § 3.2.

Ondiepe funderingen zijn gevoelig voor vervormingen van de ondergrond. Omdat een ondiepe fundering het gewicht van het gebouw direct op de grond afdraagt, vervormt dit type fundering (gedeeltelijk) mee met de grond. Als er in de ondergrond ongelijkmatige vervormingen optreden, moet dit door de fundering worden opgevangen. Afhankelijk van de sterkte en stijfheid van de fundering, die weer afhangt van de materiaaleigenschappen, kan de fundering een bepaalde mate van ongelijkmatige vervorming opvangen. Een moderne gewapende betonnen funderingsstrook kan deze vervormingen beter opnemen dan een gemetselde fundering. Deze laatste zal eerder beschadigen, waardoor ook het gebouw kan beschadigen.

Verschilvervormingen kunnen ook ontstaan (of verergeren) door verzwaringen of verbouwingen van het gebouw die (ongelijkmatige) belastingen veroorzaken op (delen van) de fundering.

In bijzondere gevallen ontstaan verschilvervormingen doordat er een verschil is in funderingstypen onder hetzelfde gebouw: deels een ondiepe fundering en deels een paalfundering. Dit eerste funderingstype vervormt mee met de grond, terwijl het tweede type niet vervormt. Dit kan leiden tot grote verschillen in vervormingen die zich in de loop van jaren ontwikkelen. In de praktijk komt combinatie van funderingstypen onder eenzelfde gebouw weinig voor. Wel kunnen bijvoorbeeld houten paalfunderingen op verschillende wijze zijn aangetast, wat verschilvervormingen kan veroorzaken bij gebouwen die in een rij staan, bijvoorbeeld rijtjeshuizen.

Kenmerken van verschilvervorming zijn:

- De snelheid hangt af van het proces in de bodem (zie § 3.2).
- De vervorming en bijbehorende scheuren verergeren met de tijd.
- Moderne funderingen, ontworpen volgens recente normen, zijn er meestal goed tegen bestand, uitgezonderd krimp/zwel-gedrag.

Verlies van draagkracht ondiepe fundering

Bij ondiepe funderingen kan ook een verhoging van de grondwaterstand tot schade leiden, doordat fundering op een natte ondergrond draagkracht verliest. Door dit verlies in draagkracht zullen er (verschil)vervormingen ontstaan, die weer tot schade kunnen leiden in het gebouw. Deze vervormingen treden vrij direct op bij verhoging van de grondwaterstand. Moderne ondiepe funderingen zijn hiertegen bestand.

Schade door werkzaamheden

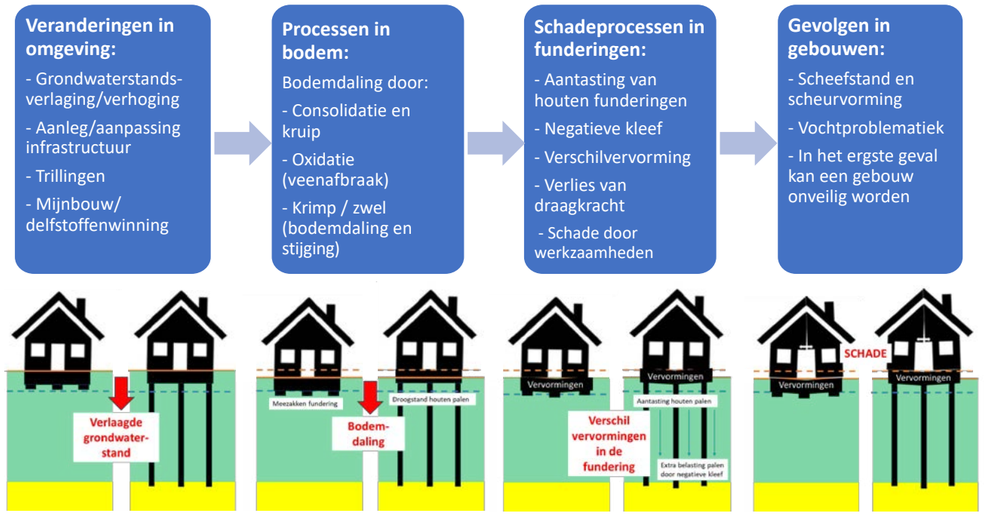
Door bouwwerkzaamheden, bijvoorbeeld de aanleg van een bouwput voor een parkeergarage, kunnen verticale of horizontale vervormingen optreden in de bodem, die direct tot schade kunnen leiden aan de fundering van nabijgelegen gebouwen. Als gevolg van de bouwwerkzaamheden kan ook op een indirecte manier schade optreden, bijvoorbeeld door beïnvloeding (verlaging of verhoging) van de grondwaterstand.

Door bouwwerkzaamheden, zwaar verkeer, maar ook door mijnbouw (zoals in Groningen) of natuurlijke aardbevingen (zoals in Limburg), kunnen trillingen optreden in de bodem die direct (via de constructie) tot scheurvorming leiden. De bodem kan ook zakken door deze trillingen. Dan is het schademechanisme gelijk aan dat van verschilzetting.

3.4 Gevolgen voor gebouwen

Gevolgen van de schadeprocessen voor funderingen van gebouwen zijn te herkennen als scheurvorming en/of scheefstanden. Deze gevolgen kunnen variëren van licht tot zeer ernstig en van esthetisch tot constructief. Ernstige constructieve gevolgen kunnen een gebouw onbewoonbaar maken. Daarnaast kunnen door verandering van de grondwaterstand ten opzichte van de fundering natte kelders of natte muren ontstaan (natschade, optrekkend vocht) met eventueel gezondheidsschade als gevolg.

Figuur 13: Het ontstaan van schade aan gebouwen als gevolg van schade aan de fundering veroorzaakt door processen in de bodem na veranderingen in de omgeving



Scheefstand en scheurvorming

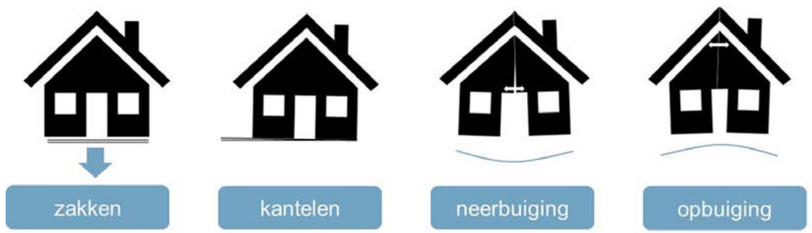
Schades aan gebouwen als gevolg van vervormingen van de fundering manifesteren zich in de vorm van scheefstanden of het ontstaan van scheuren.

Door funderingsschade vervormt de fundering. De bovenbouw (het deel van het gebouw dat zich boven de fundering bevindt) moet deze vervormingen kunnen opnemen en zal daarom óók vervormen. Hierdoor ontstaan scheefstanden (rotaties) van de bovenbouw en spanningen in het materiaal van de bouwconstructie. Als deze spanningen groter worden dan de sterkte van het bouwmateriaal, zal het materiaal gaan scheuren.

Funderingsschades zijn in Nederland doorgaans het gevolg van een geleidelijk proces; ze manifesteren zich pas na verloop van tijd. De schade wordt doorgaans opgemerkt als er sprake is van zichtbare scheuren. Vaak betekent dit dat de onderliggende oorzaak al enige tijd aanwezig is geweest en dat het proces dat de schade veroorzaakt, al langer actief is.

Bepalend voor het ontstaan van schades aan de bovenbouw is de mate waarin de opgelegde vervorming ongelijkmatig is. Als een fundering gelijkmatig zakt en verder niet vervormt, ontstaan er geen spanningen in de bovenliggende constructie en daarmee ook geen schade. Het linker plaatje in figuur 14 illustreert dit.

Figuur 14: Beweging van gebouwen bij vervormingen van bodem en fundering



Als de fundering in zijn geheel kantelt, is er sprake van scheefstand. Er treedt dan geen vervorming op van de bouwconstructie zelf. Pas als de scheefstand groter wordt, zal dit vaak als hinderlijk worden ervaren. Bij grotere scheefstanden kunnen spanningen ontstaan in de gebouwconstructie en mogelijk scheurvorming.

Schade ontstaat vooral wanneer de fundering ongelijkmatig zakt. De twee rechter plaatjes in figuur 14 illustreren dat. Het gebouw vervormt om deze zakking te volgen. Vaak zijn deze gebouwvervormingen een eerste indicatie dat er iets met de fundering aan de hand is. Bij metselwerkgevels kan de vervorming via lintvoegmetingen worden gevolgd.

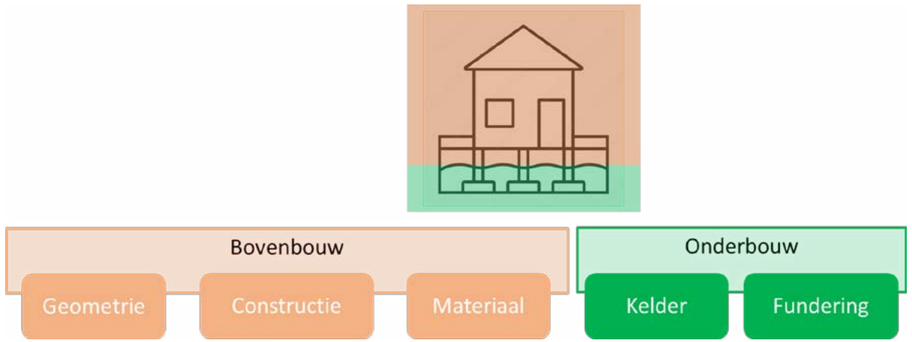
Als de vervormingen te groot worden, kunnen er scheuren optreden.

De scheurpatronen verschillen, afhankelijk van de vraag of er sprake is van opbuiging dan wel neerbuiging. Alle typen funderingsschade (zoals besproken in § 3.3) kunnen leiden tot dergelijke verschilvervormingen. In geval van alleen daling van bodem neemt de schade continu toe met de

daling, bij krimp/zwel-cycli ontstaan scheuren die met de seizoenen openen en weer (deels) sluiten.

De mate waarin een gebouw gevoelig of kwetsbaar is voor funderingsschade, wordt bepaald door zowel eigenschappen van de fundering als van de bovenbouw. Schematisch is dit weergegeven in figuur 15.

Figuur 15: Kenmerken van fundering (onderbouw) en bovenbouw die een rol spelen bij de gevoeligheid voor funderingsschade



Belangrijke gebouwkenmerken die invloed hebben op de aard en ernst van mogelijke schades zijn de gebouwgeometrie (afmetingen, massaverdeling), eigenschappen van de constructie (constructiemateriaal, type constructie), materiaaleigenschappen (materiaalsoort, sterkte, stijfheid), de aanwezigheid van kelders en aanbouwen en eventuele verbouwingen.

Ontwerp en bouw van zowel het gebouw als de fundering zijn mede gebaseerd op gegevens over de ondergrond en de ontwerpnormen zoals die bij de bouw bekend waren.

Classificatie van schades

Burland et al. (1975) hebben een schadeclassificatie ontwikkeld die ook in Nederland veel wordt gebruikt om de relatie tussen vervormingen in de bodem en mogelijke schades aan gebouwen te beschrijven. Deze schadecategorieën hebben betrekking op schade in het algemeen. Hierbij maakt het dus niet uit hoe de schade ontstaan is.
Burland et al. verdelen de schade over zes categorieën: categorie D0 tot en met D5. Deze schadeclassificatie hanteert de mate waarin reparaties nodig zijn (‘ease of repair’) als uitgangspunt en koppelt daaraan (a) een beoordeling van de aard van de schade (in termen van esthetisch, functioneel of constructief) en (b) per klasse een omschrijving van de kenmerken. Een veelgebruikte (initiële) input hiervoor is de grootte van scheuren in de muren. Deze schadeclassificatie is ontwikkeld voor metselwerkgebouwen, die het meest kwetsbaar blijken voor schades. De classificatie kan dus niet worden gebruikt voor bijvoorbeeld gebouwen met betonnen muren. De classificatie is in de afgelopen decennia in diverse rapporten en richtlijnen overgenomen, soms in licht gewijzigde vorm, waarbij de beschrijvingen van de klasses in de basis niet zijn veranderd. Tabel 2 geeft een Nederlandse vertaling van de schadeklasses.

Tabel 2: Schadeklasses van Burland et al. (1975), vertaald op basis van Driscoll (1995)

Schade-categorie	Schade-klasse	Omschrijving	Scheurwijdte (metselwerk)	Karakterisering schadebeeld	Relatieve Hoekverdraaiing (indicatief)
	0	Verwaarloos-baar	< 0,1 mm	Haarscheurtjes, nauwelijks zichtbaar met het blote oog	< 1:1600 – 1:500
Esthetisch	1	Zeer licht	0,1 tot 1 mm	Enige scheurvorming in metselwerk. Kleine scheuren, meestal beperkt tot pleisterwerk, die eenvoudig kunnen worden weggewerkt.	1:1600 – 1:300
	2	Licht	tot 5 mm	Scheuren aan buitenzijde mogelijk zichtbaar, met mogelijk vochtdoorslag als gevolg. Licht klemmende deuren en ramen. Geringe scheurvorming die eenvoudig kan worden hersteld.	1:1600 – 1:300
Functio-neel	3	Matig	5 tot 15 mm of diverse scheuren > 3 mm	Klemmende deuren en ramen. Mogelijke schade aan nutsaansluitingen. Mogelijk vochtdoorslag. Dusdanige scheuren dat metselwerk dient te worden hersteld	1:1600 – 1:100
	4	Ernstig	15-25 mm, ook afhankelijk van aantal scheuren	Bruikbaarheid en toegankelijkheid ernstig aangetast. Voelbare scheefstand. Bij herstel vervanging van muurdelen en andere constructieve elementen nodig.	1:1600 – 1: 100
Construc-tief	5	Zeer ernstig	> 25 mm, afhankelijk van aantal scheuren	Instortingsgevaar. Volledige renovatie noodzakelijk.	> 1:300

De classificatie in tabel 2 zegt niets over de oorzaak van de schade of hoe snel de schade zich ontwikkelt. Het ontstaan van schade aan funderingen is, normaal gesproken, een langzaam proces. Ook verschilt de oorzaak van de schade per type fundering. Bij een houten paalfundering is een (effectieve) afname in draagvermogen van de palen vaak het probleem, terwijl bij een ondiepe fundering vaak vervorming van de grond het probleem is.
Schade aan een gebouw die te maken heeft met funderingsschade zal zich vanwege de lage snelheid van de onderliggende processen geleidelijk ontwikkelen van klasse D0 via klasse D1 naar hogere klassen. Er is daarbij niet direct sprake van een veiligheidsprobleem en er is tijd om tot adequate maatregelen te komen.

Vochtproblematiek

Een ander aspect van schade betreft het effect van vocht op de funderingen en het gebouw. Ook andere bouwdelen naast de fundering kunnen daardoor worden aangetast.
Als het grondwater stijgt tot een niveau waarop het in aanraking komt met de onderkant van de bovenbouw (opgaand werk), of als het gebouw zakt richting het grondwater, dan is er kans op vochtschade. De effecten hangen af van hoelang de situatie duurt. Als de grondwaterstijging kort duurt en de fundering voldoende tijd heeft om te drogen, zijn er geen nadelige gevolgen voor fundering en gebouw te verwachten. Als de situatie regelmatig terugkeert, kan aantasting ontstaan aan het gebouw door optrekkend vocht. Dit laatste is echter opnieuw sterk afhankelijk van de duur van de hoge en de lage grondwaterstand. Als het grondwater lange tijd op hetzelfde hoge

niveau blijft, worden funderingen en mogelijk ook het opgaand werk langdurig blootgesteld aan water.
De mate van schade en nadelige effecten is daarnaast sterk afhankelijk van de uitvoering van de fundering en van het opgaand werk (materialen, detailleringen, aanwezigheid kruipruimte, aanwezigheid ventilatie, status van bouwkundig onderhoud, leeftijd constructie enzovoort). De problemen kunnen zowel bij metselwerk als bij betonnen funderingen optreden.
Indien grondwater in contact komt met de funderingsbalk/-strook, zal de fundering het water opnemen. Als er voldoende tijd is, zal de fundering volledig verzadigd raken met water. Dit geldt voor zowel voor uitvoeringen in metselwerk als voor uitvoeringen in beton. Bij beton kan het proces van verzadiging wat langer duren, afhankelijk van de kwaliteit van het beton.
Via de fundering zal de stroom van het water verder trekken naar de bovenbouw (metselwerk, kalkzandsteen of beton). Ook deze bovenbouw zal water absorberen en dit water verder omhoog brengen in de constructie.

Een belangrijke factor bij vochtschade is een eventuele kruipruimte. Dit hoort een open droge ruimte te zijn die goed is geventileerd, waardoor de lucht relatief fris is (ook bij betonnen vloeren). In de praktijk kunnen er echter verschillende omstandigheden zijn die ervoor zorgen dat dit niet het geval is:

1. Er ligt bouwafval of andere materialen in de kruipruimte, waardoor de ventilatie nadelig wordt beïnvloed.
2. Er is onvoldoende of geen ventilatie, waardoor de lucht muf en vochtig is (condensatie).
3. Er is lekkage vanuit oude leidingen (water/riolering).

Water en vocht beïnvloeden materialen negatief. Hoe dit gebeurt, op welke termijn, in welke mate en met welke gevolgen, verschilt per materiaal:

- *Hout*
  Hout gaat onder invloed van water rotten, waardoor schimmels kunnen ontstaan. De constructieve sterkte neemt af. Bij houten vloeren zullen doorgaans de opleggingen van de dragende balken het eerste worden aangetast en mogelijk bezwijken. Deze staan in direct contact met de natte fundering. Schimmels beïnvloeden de lucht in de kruipruimte en mogelijk de rest van het gebouw.
- *Metselwerk (baksteen)*
  Er kan onder invloed van water degradatie van het metselwerk optreden, waardoor de constructieve sterkte afneemt. Dit is een zeer langzaam proces, dat sterk afhankelijk is van de kwaliteit van het metselwerk (metselspecie). De thermische eigenschappen van het metselwerk nemen af. Er zal vanuit de grond koude in het gebouw worden gebracht. Wanden van metselwerk zijn doorgaans afgewerkt met een stuclaag. Deze zal afbladderen en mogelijk schimmels opnemen. Door de aanwezigheid van water kan er ook zoutuitslag in de wanden ontstaan; dit veroorzaakt witte vlekken op het metselwerk. Dit laatste heeft alleen een esthetisch effect.
- *Beton*
  De vochtopname van het beton is sterk afhankelijk van de kwaliteit van de beton en de toegepaste toeslagmaterialen. In het verleden zijn voor strokenfunderingen doorgaans lage kwaliteit betonsoorten (stampbeton) toegepast. Door de aanwezigheid van water kan er corrosie van de wapening ontstaan. Dit is ook weer sterk afhankelijk van de uitvoering en toegepaste beton. Door corrosie van wapening wordt de sterkte van de

betonconstructie aangetast. Ook bij beton worden de thermische eigenschappen verlaagd door water.

- *Staal*
  Stalen elementen in de constructie zullen door het vocht corroderen en hun sterkte verliezen. De stalen onderdelen kunnen bezwijken. Denk hierbij aan ankers voor de ophanging van leidingen, wapening, spouwankers, stalen mantelpijpen in de gevels enzovoort.
- *Isolatiematerialen*
  Sinds het begin van de jaren zeventig wordt er isolatiemateriaal in spouwmuren toegepast. Dit wordt ook aangetast door vocht. De isolerende kwaliteit neemt dan sterk af. Mogelijk is het isolatiemateriaal zelf niet bestand tegen vocht. Dit geldt evenzeer voor isolatiemateriaal onder de begane grondvloer. Ook hier heeft vocht een negatieve invloed op de thermische eigenschappen.

Een vermindering van de thermische eigenschappen leidt tot meer energieverbruik en de vermindering van de sterkte-eigenschappen noopt tot meer onderhoud. Vocht in de constructie verhoogt de kans op vorstschade als gevolg van het bevriezen van water. Bevroren water expandeert en dit gaat gepaard met grote krachten, waardoor constructies kunnen bezwijken. Deze worden dan letterlijk kapot gedrukt. Vocht leidt vaak ook tot schimmelvorming. Schimmels verlagen de luchtkwaliteit in het gebouw en kunnen vergaande gevolgen hebben voor de gezondheid van de bewoners.

3.5 Gevolgen voor infrastructuur en openbare ruimte

Infrastructuur

Alle infrastructuur die gefundeerd is op palen (brughoofden, viaducten, kademuren en dergelijke) kent in principe dezelfde problematiek en schadesoorten als gebouwen. Het Nederlandse spoorwegennet bevat bijvoorbeeld een groot aantal oude bruggen met een fundering op houten palen. Deze funderingen kunnen worden aangetast of overbelast door negatieve kleef.
Bij veel infrastructuur speelt mee dat de belastingen in de loop der tijd (door toename van verkeer en door zwaardere voertuigen) hoger zijn geworden. Een fundering die oorspronkelijk voldoende sterkte had, kan daardoor op een later moment te weinig draagvermogen hebben.
Bij (spoor)wegen gefundeerd op een verdichte zandlaag (cunet) kan schade optreden door verschilzetting, met als gevolg een ongelijkmatige ligging. Ook kan bijvoorbeeld extreme neerslag de sterkte van de fundering verminderen, waardoor aanvullende vervormingen kunnen ontstaan. Door vervormingen van de (spoor)weg wordt, in extremere situaties, de rijveiligheid beïnvloed en moet het verkeer langzamer rijden. Als gevolg is ook meer onderhoud nodig met vaker (gedeeltelijke) afsluitingen van spoor of weg.
Bij (spoor)wegen treedt de schade vaak als eerste op bij de overgangen van aardebanen (‘zachte’ fundatie) naar bruggen en tunnels (‘harde’ fundatie).
De problematiek van verschilzetting doet zich ook voor bij (nuts)kabels en leidingen. Bij dit soort ondiep gefundeerde infrastructuur treden vaker breuken op; soms moeten ze een diepere fundering krijgen. De problematiek is ook zeer relevant voor rioleringen. Waar normaal gesproken rioleringen in zestig jaar worden afgeschreven, is die levensduur in gemeenten

met slappe bodems significant korter. Dit leidt tot hoge extra kosten voor de betreffende gemeenten.

Openbare ruimte

Onder openbare ruimte verstaan we alle publieke ruimtes in bebouwd gebied die geen weg zijn: parken, sportvelden, pleinen, groenstroken enzovoort. Op slappe grond heeft de openbare ruimte vaak een fundering in de vorm van een ophooglaag. Bij nieuwbouw wordt ook wel gewerkt met een integrale ophoging, waarbij het hele terrein wordt opgehoogd – dus zowel onder de gebouwen als onder de openbare ruimte en wegen.
Schade aan de openbare ruimte kan bestaan uit ongelijkmatige zakkingen van pleinen of verharding, die daardoor bijvoorbeeld een barrière kunnen vormen voor minder valide inwoners. Parken kunnen laag te komen te liggen, waardoor er waterschade optreedt. Een algemeen beeld is dat de openbare ruimte door zakkingsschade verloedert. In veel gemeenten op slappe bodem zijn de standaarden voor ruimtelijke kwaliteit vanwege de problematiek lager dan in gemeenten op stevige bodems. Voor gemeenten is de (her)inrichting van openbare ruimte een belangrijke schadepost.
Particuliere gronden (stoepen, tuinen) kunnen vergelijkbare schade krijgen door bodemdaling. Waterschade is in dit verband een belangrijke schadepost. Particulieren met op palen gefundeerde huizen in een gebied met een slappe bovengrond (ook bij nieuwbouw!) moeten vaak hun tuin herhaaldelijk ophogen en opnieuw aanleggen – een grote schadepost.

3.6 Multicausaliteit

In dit hoofdstuk hebben we diverse factoren beschreven die van invloed zijn op het ontstaan van funderingsproblematiek. We hebben toegelicht dat er sprake is van een opeenvolging van oorzaken en gevolgen. Menselijk handelen is daarbij relevant, in combinatie met de eigenschappen van de ondergrond.
Gezien de lange geschiedenis van de vorming van Nederland en de leeftijd en bouwwijze van de gebouwen is er bijna altijd een lange historie van oorzaken en gevolgen. Deze historie zorgt ervoor dat de meeste oudere gebouwen al wel enige vorm van (lichte) schade hebben. De beschreven oorzaken en gevolgen treden vaak gelijktijdig en in combinatie met elkaar op en kunnen elkaar versterken. Dat betekent dat de oorzaken en gevolgen meestal niet meer exact van elkaar zijn te onderscheiden.
Bij nieuwere gebouwen zijn de problemen veel minder groot en soms verwaarloosbaar, tenzij er sprake is van duidelijke externe oorzaken zoals schade door werkzaamheden. De effecten van mijnbouw bijvoorbeeld, kunnen groot zijn (zie kader).

Effecten van mijnbouw op grote diepte

De funderingsproblematiek in Nederland is voornamelijk gerelateerd aan veranderingen in bodem en grondwater waarvan de oorzaken dicht tegen het aardoppervlak liggen (grofweg in de bovenste dertig meter).
Daarnaast is er echter ook funderingsproblematiek gerelateerd aan mijnbouwactiviteiten. Die vinden in Nederland voornamelijk plaats op dieptes tot 3.000 meter. Het gaat daarbij onder meer om de winning van zout, olie en gas, opslag van gas (en mogelijk in de toekomst van CO_2

en waterstof), om de toepassing van geothermie en om warmte-koude-opslag. Deze activiteiten kunnen leiden tot bewegingen van de bodem: aardbevingen, bodemdaling en bodemstijging. Deze bewegingen kunnen op hun beurt leiden tot schades aan gebouwen en infrastructuur. Verder zijn er specifieke funderingsproblemen in Limburg, die zijn ontstaan door het stijgen van het grondwater na het sluiten van de mijnen.

Vanuit verschillende gebieden in Nederland worden de laatste jaren meldingen gedaan van schades aan gebouwen die zijn toe te schrijven aan mijnbouwactiviteiten, meer in bijzonder aan bodemdaling en trillingen. De aard van de gemelde schades varieert van heel licht (nauwelijks zichtbare scheurvorming) tot zwaar.

In de gebieden met mijnbouwactiviteiten kunnen diverse direct en indirecte oorzaken tegelijkertijd een rol spelen. Zo kan schade aan gebouwen ontstaan door bodembewegingen die het gevolg zijn van mijnbouwactiviteiten. Deze activiteiten veroorzaken diepe bodemdaling, die aanpassing van het oppervlaktewaterpeil nodig maakt. Zo'n aanpassing kan op haar beurt leiden tot ondiepe bodemdaling en tot schades aan funderingen. Dit zijn dan indirecte effecten van diepe bodemdaling.

In gebieden met mijnbouwactiviteiten kunnen ook funderingsproblemen aan de orde zijn met ándere oorzaken, zoals in de vorige paragrafen beschreven. Dit geldt bijvoorbeeld voor klei- of veengebieden in de provincie Groningen.

In gebieden met mijnbouwactiviteiten worden schademeldingen afgehandeld door daartoe speciaal ingerichte organisaties zoals de Technische Commissie Bodembewegingen (TCBB), het Instituut Mijnbouwschade Groningen (IMG), de Commissie Mijnbouwschade (CMS) en het Calamiteitenfonds Mijn(water)schade Limburg.

Uit gegevens van de TCBB, het Calamiteitenfonds Mijn(water)schade Limburg en de CMS over erkende schademeldingen komt het beeld naar voren dat maximaal enkele tientallen schadegevallen per jaar mogelijk een relatie hebben met bodembeweging. Over deze schades is niet vastgelegd of er ook sprake was van funderingsschade.

In het gebied rond het Groningenveld is voor schadeafhandeling de Wet bewijsvermoeden gaswinning Groningen van toepassing. Op basis daarvan worden alle schademeldingen bij het IMG toegeschreven aan de mijnbouw, tenzij er een eenduidige en uitsluitende andere oorzaak is gevonden. In de praktijk betekent dit dat veel schades worden toegeschreven aan mijnbouwactiviteiten (gaswinning en gasopslag). In Groningen is bekend dat oppervlaktewaterpeilaanpassingen en ook de droge zomers vanaf 2018 een rol kunnen hebben gespeeld in funderingsschade. In dit gebied zijn geen problemen bekend met houten funderingspalen. De funderingsproblematiek lijkt vooral ondiepe funderingen te betreffen.

4 HUIDIGE OMVANG FUNDERINGSPROBLEMATIEK EN TOEKOMST-VERWACHTINGEN

Op nationaal niveau is niet bekend hoeveel funderingen van bestaande gebouwen gevoelig zijn voor problemen, hoeveel er in het verleden al hersteld zijn, wat de huidige kwaliteit van funderingen is en hoe de problematiek zich zou kunnen ontwikkelen. Enkele gemeenten, zoals Rotterdam, Dordrecht, Zaanstad, Gouda en Schiedam, werken aan het in kaart brengen van de huidige problematiek – bijvoorbeeld door zettingen van gebouwen te monitoren met satellietgegevens – maar in het algemeen is er op nationaal niveau geen beeld van de kwaliteit van funderingen.

Bekende gevallen van funderingsproblemen worden ook niet structureel op gemeentelijk of landelijk niveau bijgehouden. Wel beheert het Kennis Centrum Aanpak Funderingsproblematiek (KCAF) het landelijk loket funderingsproblematiek, waar problemen of klachten vrijwillig kunnen worden gemeld.[18]

Deltares heeft in 2019 een funderingsrisicomodel ontwikkeld dat inzicht biedt in de spreiding van (een deel van de) funderingsproblematiek over

18 Zie https://www.kcaf.nl/landelijk-loket-funderingsproblematiek

Nederland (Deltares et al., 2019).[19] Het model combineert kennis van bodemdaling en grondwaterstanden met klimaatgerelateerde schade die kan ontstaan bij ondiep gefundeerde gebouwen en gebouwen met een houten paalfundering (Costa et al., 2020; Korff et al., 2023). Een van de meest onzekere factoren in het model is het type fundering. In Nederland worden kenmerken van gebouwen opgeslagen in de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG). De BAG bevat echter geen eigenschappen van de fundering. Op basis van ouderdom van het gebouw en type ondergrond kan wel een eerste inschatting gemaakt worden van het type fundering.

De schattingen in het funderingsrisicomodel van Deltares gaan over gebouwen van minimaal 30 m^2 en nemen de invloed mee van bodemdaling en grondwaterstandsveranderingen (op kortere en langere termijn). Niet alle bodem- en schadeprocessen zijn in het model gekwantificeerd. Alleen verschilzetting[20] (bij ondiepe funderingen) en aantasting (bij houten palen) zijn meegenomen. Effecten van krimp/zwel zijn zeer beperkt meegenomen en negatieve kleef of andere effecten die zijn besproken in hoofdstuk 3, zijn niet opgenomen in het model. In dit hoofdstuk geven we voor zowel gebouwen, infrastructuur als de openbare ruimte schattingen van de verspreiding en omvang van de problematiek in Nederland.

We kijken in dit hoofdstuk ook vooruit: in de slotparagraaf bespreken we fysieke effecten die in de toekomst de funderingsschade zouden kunnen doen toe- of afnemen.

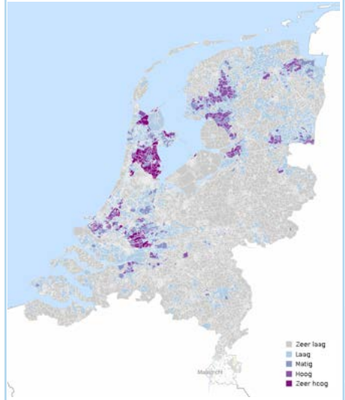
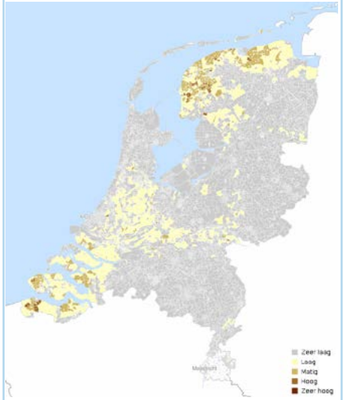
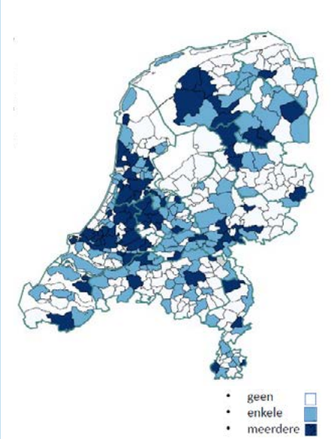
19 Zie https://www.klimaatschadeschatter.nl en https://www.klimaateffectatlas.nl

20 Verschilzetting: verschillen in zakking tussen twee of meer onderdelen van een fundering.

4.1 Schatting verspreiding funderingsproblematiek bij gebouwen in Nederland

Uit het funderingsrisicomodel van Deltares blijkt dat een groot deel van de gemeenten in Nederland een bepaalde mate van risico loopt. De spreiding hiervan blijkt redelijk overeen te komen met meldingen bij het KCAF; zie figuur 16 voor een overzicht van het resultaat van de risicoanalyse voor verschilzetting voor ondiepe funderingen en aantasting van houten palen ('paalrot') in vergelijking met de meldingenkaart funderingsschade van het KCAF.

Figuur 16: Ruimtelijke spreiding funderingsproblematiek over het land

Resultaat risicoanalyse: indicatie verwachte schade in 2050 (www.klimaateffectatlas.nl/nl/risicokaarten-funderingen)		**Meldingen funderingsschade bij KCAF (2016-2023)**
Zettingschade	Paalrot	Schademeldingen
		

Het linkerdeel van figuur 16 toont het resultaat van de risicoanalyse in 2021 voor paalrot en verschilzetting van gebouwen met ondiepe fundering. Het rechterdeel van de figuur toont de meldingenkaart van het KCAF (uit maart 2023).

4.2 Schatting aantal kwetsbare gebouwen

In deze paragraaf lichten we toe hoe we tot schattingen van het aantal kwetsbare gebouwen in Nederland zijn gekomen aan de hand van het Deltares-funderingsrisicomodel. De resultaten van deze schattingen kunnen als volgt worden samengevat:

- Uitgaande van gebouwen groter dan 30 m² zijn er op korte termijn tussen de 375.000 en 425.000 gebouwen met een verwachte technische levensduur korter dan vijftien jaar. Een klein kwart hiervan is gefundeerd op houten palen; de overige gebouwen hebben een ondiepe fundering. Gebouwen met betonnen funderingen zijn meestal niet kwetsbaar.
- Op langere termijn (in de komende 25 jaar) kan dit aantal verdubbelen tot ongeveer 730.000 à 780.000 gebouwen, vooral door een toename van gebouwen met ondiepe fundering die kwetsbaar worden door klimaatverandering.
- De onzekerheid in deze schattingen is groot. Onder andere door het ontbreken van inzicht in krimp/zwel, negatieve kleef en de nieuwste klimaatscenario-consequenties is een toename van de aantallen met een factor 2 niet ondenkbaar.

Deltares-funderingsrisicomodel

Deltares heeft in 2023 door middel van een nieuwe uitlezing van het funderingsrisicomodel een specifieke schatting gemaakt van het aantal kwetsbare gebouwen. In dit model zijn onder andere gegevens gebruikt over aantallen gebouwen en bouwjaar uit de BAG 2018. Ook is informatie gebruikt over ondergrond en grondwater. In deze laatste informatie zijn de gegevens over verwachte bodemdaling en veranderingen in grondwaterstanden verwerkt uit de KNMI-klimaatscenario's van 2014.

In de BAG 2018 staan in totaal 7 miljoen gebouwen met een oppervlakte van minimaal 30 m². Hiervan zijn 3,5 miljoen gebouwen gebouwd voor 1975 en 3,5 miljoen gebouwen na 1975. Dit betreft gebouwen met en zonder woonfunctie.

Uit expertschattingen in combinatie met gegevens over de bodemopbouw volgt dat 70% van alle gebouwen ondiep gefundeerd is, 5-6% op houten palen en de rest op (moderne) betonnen palen. Dit zijn naar schatting dus 400.000 gebouwen op houten palen en 5 miljoen ondiep gefundeerde gebouwen.

Niet alle gebouwen op een ondiepe of houten paalfundering lopen een hoog risico. Kwetsbaar noemen we gebouwen met een restlevensduur van minder dan vijftien jaar, wat we voor deze schatting hebben gelijkgesteld aan een reeds aanwezig schadeniveau van matige schade volgens Burland et al. (1975) (zie ook § 3.4), met daarbij de aanname dat het schadeproces zich zal voortzetten. Voor ondiepe funderingen zijn alle gebouwen meegenomen met een zakkingsnelheid (na modelcorrecties) van meer dan 2 mm/jaar. (Zie ook hoofdstuk 6 over het beoordelen van restlevensduur).

Op dit moment (referentiejaar 2020) schatten we dat tot 75.000 gebouwen met een fundering van houten palen nu al te maken hebben met een hoog risico, oftewel een levensduur korter dan vijftien jaar. De overige gebouwen zullen op termijn ook moeten worden hersteld, maar het aantastingsproces (droogstand) gaat langzaam.
Bij de gebouwen met ondiepe funderingen valt circa 6% in de categorie risicovol. Dit zijn in totaal 300.000 tot 350.000 gebouwen.
Als we dezelfde inschatting maken voor 2050, nemen de aantallen gebouwen op houten palen die een hoog risico hebben relatief weinig toe (tot 80.000), maar de gebouwen op ondiepe funderingen met een hoog risico verdubbelen in aantal tot 650.000 à 700.000. Dit komt vooral door effecten van lagere grondwaterstanden als gevolg van droogte. Belangrijk uitgangspunt is dat hier voor de mate van droogte is gerekend met het KNMI-scenario 'sterke opwarming' uit 2014.

De hiervoor genoemde getallen zijn samengevat in tabel 3 Let op: er zijn veel onzekerheden bij de bepaling van de getallen; zie ook de tekst hierna onder het kopje 'Onzekerheden'.

Tabel 3: Geschatte aantallen hoogrisicogebouwen in 2020 en 2050 op basis van funderingsrisicomodel Deltares

	Ondiepe fundering (totaal 4.900.000)	Op houten palen (totaal 400.000)	Op betonnen palen (totaal 1.700.000)	Alle gebouwen (totaal 7.000.000)
2020	300.000 à 350.000	tot 75.000	nihil	375.000 tot 425.000
2050	650.000 à 700.000	tot 80.000	nihil	730.000 tot 780.000

Onzekerheden

Er zijn veel onzekerheden bij de bepaling van de hiervoor genoemde aantallen. Relevante onzekerheden zijn:

- De expertschattingen voor het type fundering per gebouw zijn gemaakt op basis van gemiddelde percentages funderingstype per regio en per bouwjaar en ondergrondtype. Veranderingen in deze schattingen betekenen veranderingen in aantallen schadegevallen per klasse en type fundering. Naar verwachting is het percentage gebouwen met ondiepe funderingen wat te hoog ingeschat en is een deel hiervan op palen gefundeerd.
- Een belangrijk uitgangspunt is verder dat ten aanzien van droogte is gerekend met het KNMI-scenario 'sterke opwarming' uit 2014. Bekend is inmiddels dat in de KNMI-scenario's voor 2023 de voorziene droogte in de zomer aanzienlijk is toegenomen. Hierdoor zullen de berekende schadegevallen toenemen; hoeveel is nu nog onduidelijk.
- Ook toepassing van de meest recente BAG 2023 in plaats van de nu gehanteerde 2018-versie zal invloed hebben op de aantallen, al zullen de nieuwste gebouwen vooral op betonnen palen zijn gefundeerd of (in geval van een ondiepe fundering) van betere kwaliteit zijn dan oude funderingen.
- Niet alle relevante schademechanismen zijn opgenomen in het funderingsrisicomodel (krimp/zwel beperkt, bacteriële aantasting van houten palen niet, negatieve kleef niet en vochtschade niet).

Al deze aannames en uitgangspunten hebben impact op de aantallen. Hoe groot de impact is, kunnen we nog niet zeggen; een factor 2 op de aantallen hoogrisicogebouwen is zeker niet ondenkbaar.

Het proces om tot een geactualiseerde versie van het funderingsrisico-model te komen is al in gang gezet, maar dit vergt tijd en het zal ook niet alle effecten in detail mee kunnen nemen. Pas in de loop van 2024 komen updates van deze aantallen beschikbaar.

De hier gepresenteerde aantallen komen qua ordegrootte redelijk overeen met in het verleden gemaakte schattingen, zeker als rekening wordt gehouden met verschillen in definitie van woningen/gebouwen en mate van kwetsbaarheid:

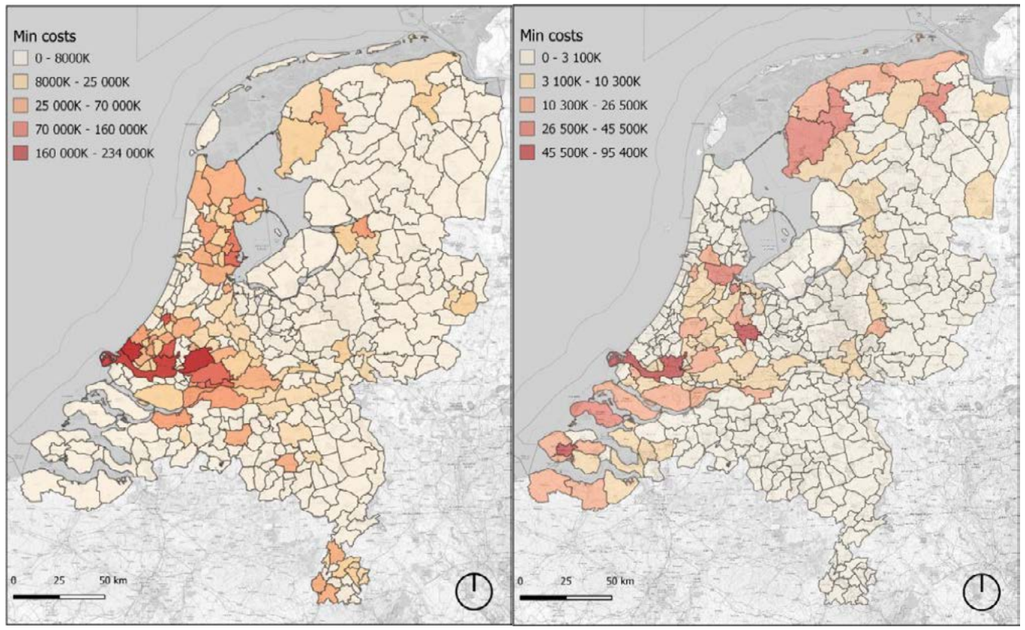
- AFM Trendzicht 2022: mogelijk 800.000 tot 1 miljoen woningen;
- Deltares en TNO 2021: 500.000 à 750.000 gebouwen tot 2050 (inschatting door experts); waarvan 80.000 met een complete herstelopgave.

Deltares & TNO (2021) noemen een aantal verklaringen voor de uiteenlopende schattingen van de beschikbare studies: schademechanismen en de ernst ervan zijn verschillend meegenomen, een beeld van de ontwikkeling van de schade over de tijd ontbreekt (klimaatverandering), terminologie wordt niet altijd eenduidig toegepast (‘woningen’ versus ‘gebouwen’), er is variatie in risicobenadering en de gehanteerde herstelkosten zijn niet eenduidig.

4.3 Schatting verwachte kosten funderingsschade aan gebouwen

De meest recente beschikbare (globale) schattingen van de schadekosten aan gebouwen en de ruimtelijke spreiding van deze schattingen worden behandeld in Kok et al. (2021); zie figuur 17.
De kaart links geeft de geschatte schadekosten weer voor gebouwen met ondiepe funderingen, de kaart rechts geeft de geschatte schadekosten weer voor gebouwen met houten palen.

Figuur 17: Ruimtelijke spreiding schadeverwachting tot 2050 zonder (verdere) klimaatverandering



Bron: Kok et al. 2021

De schattingen van Kok et al. (2021) zijn mede gebaseerd op het bovengenoemde funderingsrisicomodel van Deltares en kennen derhalve dezelfde onzekerheden. Daarnaast geldt dat het hier gaat om kosten voor het herstel van gebouwen. Er zijn geen kosten meegeteld voor het vernieuwen van de fundering. In de figuur staat het totaal per deelgebied vermeld.
Verder dient te worden afgewogen dat het blijvend repareren en herstellen mogelijk niet duurzaam is. In plaats daarvan kan vernieuwing worden overwogen, waarna de problematiek verdwijnt.

De schattingen van de in totaal te verwachten kosten door funderingsschade zijn gebaseerd op de geschatte aantallen hoogrisicogebouwen zoals vermeld in § 4.2, maar daarbij komt de onzekerheid over de herstelkosten. Uit de rapporten van Kok et al. (2020) en Kok et al. (2021) in opdracht van het Verbond van Verzekeraars volgt een bandbreedte van de totale schadekosten van € 5 tot € 39 miljard voor de mechanismen paalrot en zettingsverschillen bij ondiep gefundeerde gebouwen, in een situatie zonder verdere klimaatverandering. De totale schadekosten nemen met € 3 tot € 15 miljard toe in een situatie met toenemende droogte door klimaatverandering. De mate waarin mitigerende maatregelen worden genomen heeft een groot effect op de totale schadekosten.

Het is op dit moment niet mogelijk om een nauwkeuriger schatting te maken. In 2024 zal de Deltares-schatting worden vernieuwd met nieuwe klimaatscenario's en kostenramingen voor schadeherstel. Hieruit zal geen alomvattend beeld ontstaan, omdat wederom niet alle mechanismen kunnen worden meegenomen vanwege een gebrek aan informatie.

4.4 Schade aan infrastructuur en openbare ruimte

Bodemprocessen zorgen in verschillende gebieden in Nederland voor schade aan openbare ruimte en infrastructuur (wegen, riolering, parken, kades, waterkeringen enzovoort). De totale omvang en precieze locatie van deze schades is niet goed bekend, maar ze zullen veelal optreden in de gebieden die in figuur 17 zijn weergegeven.
Behalve dergelijke directe effecten zijn er ook indirecte effecten. Gedacht kan worden aan schade en extra kosten voor beheer en onderhoud aan systemen voor waterbeheer: bijvoorbeeld voor het ophogen van kades en keringen en voor het beheer en onderhoud van sluizen en gemalen. Hierna is een kort overzicht opgenomen van relevante recente studies naar schadekosten bij infrastructuur.

PBL-studie (2016)

Uit een studie van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) (2016) volgt dat in een aantal *veenweidegebieden* in Nederland (dus niet nationaal) de extra kosten en schade aan infrastructuur door bodemzetting tot 2050 € 1,7 miljard tot € 5,2 miljard zullen bedragen. De funderingsherstelkosten in het onderzochte stedelijk gebied als gevolg van slappe bodems en onvoldoende adequate fundering zullen minimaal € 16 miljard bedragen (prijspeil 2016). Naar schatting worden de kosten voor zowel infrastructuur als bebouwing in het landelijk gebied maximaal € 1 miljard (prijspeil 2016).
Het PBL stelt ook dat bij nieuwbouw kosten door bodemdaling kunnen worden beperkt of vermeden door goed te bekijken welke locaties het best kunnen worden ontwikkeld, dat wil zeggen tegen de laagste investerings- en onderhoudskosten op de langere termijn.

De PBL-studie schat de kosten van kades en keringen en van het beheer en onderhoud van sluizen en gemalen op € 200 miljoen tot 2050 (prijspeil 2016). Wij hebben al eerder geconstateerd (RIi, 2020) dat dit een relatief voorzichtige schatting is. Ophogingen van de kades en keringen wordt met 30 cm gedaan en moet bij 1 cm bodemdaling per jaar dus ongeveer elke dertig jaar plaatsvinden. Dit zou neerkomen op minimaal € 1 miljard in de komende dertig jaar.

Sweco-studie (2018)

In 2018 heeft Sweco onderzoek gedaan naar de kosten van *gemeentelijke infrastructuur* op slappe bodem (Van Woerden, 2018). Uit het onderzoek blijkt dat de levenscycluskosten van een weg met een traditionele fundering (zandlaag) in zeer zettingsgevoelig gebied twee keer zo hoog zijn als levenscycluskosten van een weg in een niet-zettingsgevoelig gebied. Dit is het gevolg van de optredende schade door bodembeweging. Hierdoor zou het onderhoudsbudget voor wegen in zeer zettingsgevoelig gebied twee keer zo hoog moeten zijn als een weg op vaste bodem. Ook bleek dat investeren in levensduurverlengende technieken leidt tot significante besparingen in de toekomstige aanleg, beheer en onderhoud.

Voor *spoorwegen* ontbreekt een overkoepelende schatting. De lengte van het Nederlandse spoornetwerk bedraagt circa 3.200 km. Ongeveer de helft van het netwerk is gevoelig voor de effecten van extreme neerslag en lange natte en droge perioden.

Stichting RIONED & STOWA-studie (2023)

De problematiek voor *leidingen en nutsinfrastructuur* en *openbare ruimte* is vooral zichtbaar in stedelijk gebied door grote druk op ruimte in de ondergrond. Uit een studie van Stichting RIONED & STOWA (2023) blijkt dat bij persleidingen ongeveer 20% van de gemelde schades wordt veroorzaakt door verschilzettingen. Verder zijn hiervan op dit moment geen inschattingen bekend.

4.5 Toekomstverwachtingen

Effecten van klimaatverandering

Het KNMI (2023) schetst in zijn recente klimaatscenario's een toekomst waarin het mogelijk 15% tot 35% droger wordt in de zomer en juist natter in de winter. In de drogere zomers neemt het neerslagtekort toe. Dit leidt tot een verlaging van de gemiddelde lage grondwaterstand en nieuwe records voor laagste grondwaterstand bij een extreem droge zomer. De toename van droge perioden in deze scenario's zal leiden tot een versnelling van bodemdaling en tot hogere risico's op droogstand van houten paalfunderingen. Dit zal het geval zijn in gebieden die nu al te maken hebben met de funderingsproblematiek. Daarnaast komen er gebieden bij waar nu geen tot weinig bodemdaling is, maar door toenemende droogte, afgewisseld met natte periodes, vaker een sterke krimp en zwel kan optreden.

Het is dus te verwachten dat klimaatverandering de funderingsproblematiek verder gaat versterken en dat deze problematiek vaker zal voorkomen in gebieden waar dit nu nog niet of beperkt het geval is: in Oost-Nederland

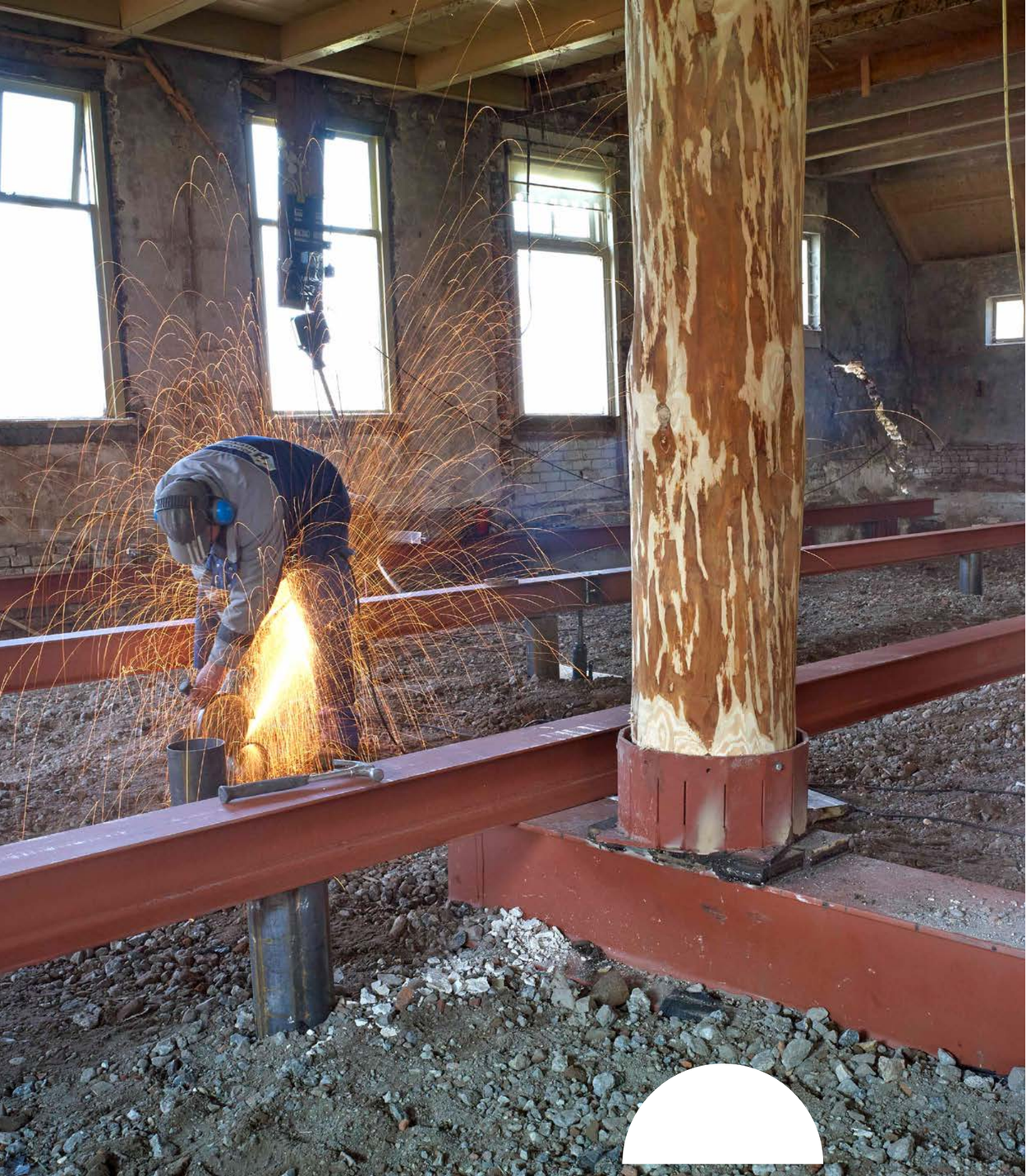
bijvoorbeeld, waar veel gebouwen ondiep zijn gefundeerd en waar regelmatig klei in de ondergrond voorkomt die door afwisseling van droog en nat krimp en zwel kunnen vertonen. De problematiek wordt dus meer omvattend en urgenter.
Een tweede invloed van klimaatopwarming is dat de bodemtemperatuur toeneemt. Bij hogere temperaturen is er meer microbiële afbraak van organische stof (oxidatie) en via bodemdaling of afbraak van houten funderingspalen kan dit leiden tot aanvullende funderingsschade.

Vernattingsopgave
Om broeikasgasuitstoot uit veengebieden te verminderen zijn er plannen om delen van het veenweidegebied te vernatten. De gemiddelde grondwaterstand gaat dan omhoog ten opzichte van het maaiveld. Deze vernatting heeft een gunstig effect op de funderingsproblematiek, omdat het de bodemdaling vermindert en daarmee ook het ontstaan van funderingsschade afremt bij ondiepe funderingen. Een hogere grondwaterstand is ook gunstig voor funderingen op houten palen, omdat het droogstand van de houten palen vermindert. Het kabinet zet met het beleidsvoornemen ‘Water en bodem sturend’ (IenW, 2022) ook in op vernatting van slappe grond om zo de bodemdaling te beperken. Ook dit zal leiden tot hogere grondwaterstanden.
Een nadeel van een hogere grondwaterstand is dat dit in bepaalde gevallen kan leiden tot een afname van de draagkracht van ondiepe funderingen en tot vochtschade.

Veroudering en vernieuwing gebouwen en gebieden
Er zullen in de toekomst naar verwachting twee tegengestelde effecten merkbaar zijn als het gaat om de funderingen zelf. Enerzijds zullen bestaande constructies en funderingen verder verouderen, waardoor het probleem wordt versterkt. Anderzijds zijn nieuwe funderingen beter bestand tegen funderingsproblemen en zal het probleem hierdoor in de toekomst juist afnemen (als er bestaande constructies worden vervangen door nieuwbouw).
Nieuwe funderingen van gebouwen hebben minder of geen last van funderingsproblematiek. Dit geldt niet voor de infrastructuur, kabels en leidingen en de openbare ruimte. Door het aanleggen van nieuwe woongebieden in gebieden met slappe bodem worden in die gebieden door klimaatverandering de risico’s voor infrastructuur, kabels, leidingen en openbare ruimte groter.
In gebieden waar risico’s door krimp en zwel van klei toenemen, worden ook nu nog ondiepe funderingen toegepast. Als er meer duidelijkheid is over de vraag waar dit speelt, kunnen hier gericht maatregelen worden genomen.

Effecten van kennisontwikkeling
De in dit hoofdstuk geschatte huidige en toekomstige omvang van de funderingsproblematiek is gebaseerd op de meest actuele rapportages. In die rapportages is gerekend met enkele inmiddels verouderde gegevens; onder andere klimaatscenario’s uit 2014. Daarnaast zijn in de rapportages niet alle schadeveroorzakende effecten meegenomen. Bij meenemen van de meest

actuele gegevens en met verdere kennisontwikkeling, onder andere over krimp en zwel, zullen de geschatte schadeaantallen toenemen.
Door uitvoering van het beleidsvoornemen ‘Water en bodem sturend’ kan in het landelijk gebied de verwachte toename van schade (als gevolg van krimp/zwel en verdere klimaatopwarming) waarschijnlijk deels worden weggenomen. Het gaat bij dit voorgenomen beleid om een andere water-huishouding, waarbij (a) meer water wordt vastgehouden om hogere grond-waterstanden mogelijk te maken en (b) bij extreme neerslag ook extra water wordt afgevoerd om overlast te voorkomen.
De ruimte om de grondwaterpeilen in de stad actief te beheren is beperkter en de effectiviteit hiervan is waarschijnlijk ook beperkt. Het is dan ook niet te verwachten dat verdere kennisontwikkeling hierover zal leiden tot een verkleining van de huidige schadeverwachtingen, maar wel tot een gerichter inzicht in de precieze gebieden waar de problematiek het grootst is.



5 PREVENTIE- EN HERSTELMAATREGELEN

In dit hoofdstuk geven we een (technisch) overzicht van bestaande maatregelen en technieken:

- voor het herstellen of verkleinen van bestaande schade;
- ter voorkoming/beperking van nieuwe schade (aan bestaande gebouwen);
- voor het uitsluiten van schade bij nieuwbouw;
- ter voorkoming/beperking van schade aan openbare ruimtes.

Tot slot bespreken we aspecten van de funderingsproblematiek waarover meer kennis en inzicht zal moeten worden verzameld en ontwikkeld om in de toekomst beter te kunnen beoordelen welke maatregelen waar nodig zijn.

5.1 Maatregelen op gebouwniveau voor herstel of verkleinen van bestaande schade

Onderstaande maatregelen en technieken zijn erop gericht om schade te herstellen dan wel te verkleinen. (Bijna) alle maatregelen en technieken dragen ook bij om nieuwe schade te voorkomen dan wel te beperken.

Maatregelen voor ondiepe funderingen

Bij gebouwen op een ondiepe fundering neemt de schade in de loop van de tijd steeds een beetje toe en is herstel mogelijk in de vorm van reparatie van scheurvorming. Soms is een nieuwe (paal)fundering nodig, maar zeker niet altijd.

- *Scheuren herstellen.* Het is mogelijk om bestaande scheuren te repareren. De mate van schade die al is opgetreden (zie § 3.4) bepaalt hoe eenvoudig dit kan. Als de vervorming daarna verder gaat, zullen de scheuren weer zichtbaar worden.
- *Aanbrengen paalfundering.* Door het aanbrengen van een diepe fundering op palen in plaats van een bestaande ondiepe fundering, kan de invloed van ondiepe bodemdaling worden gestopt.
- *Grondinjecties.* Op zandgronden kunnen injectiemethoden voor grondverbetering worden gebruikt. Bij grondinjectie worden er materialen in de grond ingebracht om de sterkte, de draagkracht of de stabiliteit van de grond te verbeteren. Deze methoden zijn echter in de meeste klei- of veengronden niet toepasbaar dan wel niet effectief. Door middel van injecties kunnen in sommige gevallen ook verzakte funderingsplaten weer (gedeeltelijk) worden rechtgezet.
- *Versterken/verstijven van gevels en constructies.* Het is mogelijk om door het versterken dan wel verstijven van gevels en relevante constructies van het gebouw ervoor te zorgen dat deze zakking en rotaties kan opnemen. Dit komt weinig voor en vraagt om specifieke aanpassingen.

Maatregelen voor houten paalfunderingen

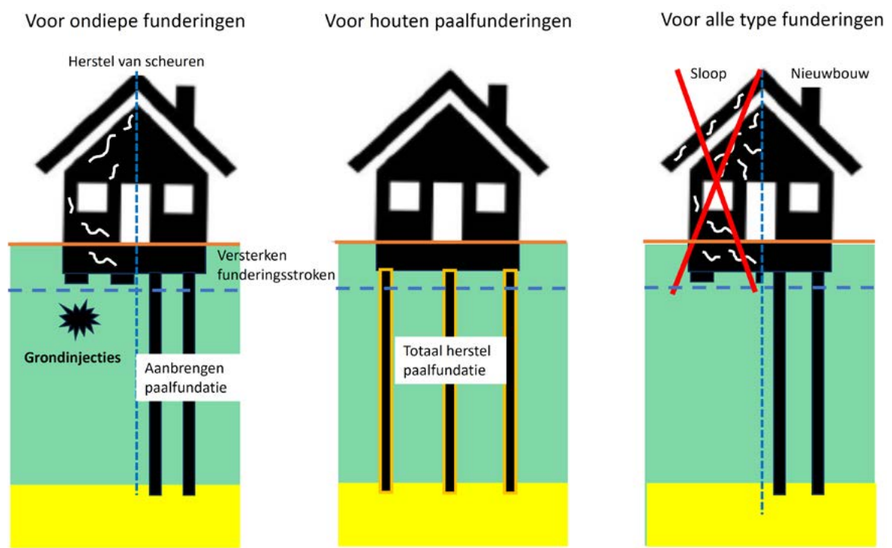
- *Totaal herstel van paalfundering.* Als bij gebouwen op houten palen de fundering is gedegradeerd (ernstig aangetast), is eigenlijk alleen het vervangen van de fundering een optie. Het totaal vervangen van de fundering betekent bij oude gebouwen in binnensteden vaak dat er nieuwe kleine stalen palen worden aangebracht, die met balken of een nieuwe betonvloer (bekend als ‘tafelconstructie’) aan de bestaande muren worden bevestigd. Deze nieuwe funderingspalen zijn langer dan de oude palen en worden doorgezet tot in diepere zandige lagen voor meer draagkracht. De methode met de tafelconstructie is momenteel de meest gangbare en effectieve methode.
- *Paalkopverlaging.* Soms is gedeeltelijke vervanging van de houten fundering mogelijk door middel van paalkopverlaging. De houten paal wordt dan voor een deel ontgraven en op een veel lager niveau afgezaagd. Het tussenstuk wordt voorzien van een vijzel en gewapend beton. De houten fundering moet hiervoor dan wel voldoende draagvermogen hebben. Deze herstelmethode wordt alleen toegepast indien droogstand de oorzaak van het funderingsprobleem is. Dit is het geval bij schimmelaantasting. De methode is niet geschikt bij bacteriële aantasting. Verder geldt dat paalkopverlaging geen verbetering geeft van het totale draagvermogen, dus dit lost het eventuele probleem met negatieve kleef niet op. Paalkopverlaging wordt dan ook alleen toegepast in heel specifieke situaties.

Maatregelen voor alle type funderingen

- *Sloop-nieuwbouw.* Bij gebouwen met zeer grote funderingsschade, al dan niet in combinatie met andere tekortkomingen zoals een laag energielabel en noodzaak tot groot onderhoud, kan worden overwogen om over te gaan tot sloop en nieuwbouw.
- *Herstellen van vochtschade.* Als vochtschade ontstaat via lekkages in de kelder, is het mogelijk om deze (weer) waterdicht te maken met injecties. Het herstellen van vochtschade zal in de praktijk neerkomen op het ventileren en laten drogen van het gebouw en de kruipruimte. Waar nodig kunnen daarna delen van de gebouwen worden hersteld door bijvoorbeeld te verven. Zolang de oorzaak van de vochtschade niet wordt aangepakt, zal de vochtschade terugkeren.

In figuur 18 zijn de zojuist besproken maatregelen in beeld gebracht.

Figuur 18: Constructieve maatregelen op gebouwniveau gericht op herstel, verkleinen van bestaande schade of voorkomen van nieuwe schade



5.2 Maatregelen om nieuwe schade te voorkomen aan bestaande gebouwen

In deze paragraaf sommen we maatregelen en technieken op die betrekking hebben op de waterhuishouding. Ze dragen bij aan een zo stabiel mogelijke bodemvocht- en grondwatersituatie. Hierdoor zal de kans op nieuwe schade aan gebouwen afnemen. Een stabielere bodemvocht- en grondwatersituatie zal ook helpen bij het beperken van bodemdaling. In algemene zin geldt dat het beperken van bodemdaling het risico op funderingsschade zal verminderen (zie hoofdstuk 3, § 3.2).

Maatregelen om de waterhuishouding op gebiedsniveau beter te beheersen

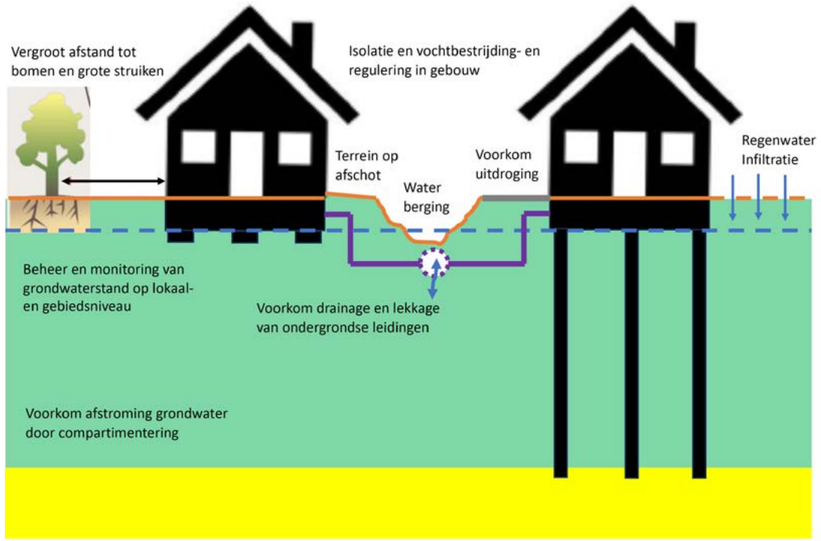
- *(Grond- en oppervlakte)waterstandbeheer.* Deze maatregel behelst het hanteren van een stabiel en voor de aanwezige funderingen geschikt (grond- en oppervlakte)waterstand per gebied.
- *Compartimenteren van gebieden.* Deze maatregel behelst het plaatsen van bijvoorbeeld stalen damwanden of van kleiwanden waarmee de grondwaterstroming (en daarmee de grondwaterstand) kan worden beïnvloed en gestabiliseerd.
- *Waterretentie in bekkens.* Deze maatregel behelst het aanleggen van grote waterbekkens die kunnen worden gebruikt voor de stabilisatie van de (grond)waterstand, voor waterberging tijdens (extreme) regenval en voor waterinfiltratie in de ondergrond tijdens (extreme) droogte.
- *Regenwaterinfiltratie*. Deze maatregel behelst het toepassen van open verharding voor een betere infiltratie van regenwater of het toepassen van een systeem van geperforeerde rioleringsbuizen die water vanuit de openbare ruimte en van daken van gebouwen verzamelen en herverdelen in de ondergrond (in plaats van afvoer van regenwater via de vuilwaterriolering).

Maatregelen om de lokale waterhuishouding rondom een gebouw beter te beheersen

- *Grondwaterstand lokaal reguleren/verlagen.* Om vochtoverlast te voorkomen is een lage grondwaterstand wenselijk. Dit kan echter negatieve effecten hebben: houten palen kunnen gaan rotten als gevolg van droogstand en gebouwen met een ondiepe fundering kunnen vervormen als gevolg van de bodemdaling. Een tijdelijke verlaging van het oppervlaktewaterpeil in de winter kan helpen grondwateroverlast te voorkomen. Daarnaast kan het drainage/infiltratie-riool worden ingezet om lokaal het grondwater te reguleren. Bij gebouwen met een kwetsbare fundering moeten dergelijke ingrepen wel nauwgezet worden gemonitord.
- *Plaatsen van een infiltratiedrain.* Een infiltratiedrain is een horizontale geperforeerde buis waarmee water in de bodem wordt geïnfiltreerd. Van belang is om onbeheerste drainage of lekkage via (kapotte) ondergrondse leidingen of rioleringen te voorkomen.
- *Toepassen van retourbemaling.* Met behulp van retourbemaling wordt elders opgepompt grondwater weer in de bodem teruggebracht. Deze maatregel wordt vooral toegepast bij tijdelijke bemalingen.
- *Toepassen van folie tegen bodemuitdroging.* Door reductie van de verdamping van het bodemvocht met een in de bodem aangebrachte folie kan uitdroging door verdamping worden voorkomen.
- *Gebouw vrijhouden van bomen en grote struiken.* Als bomen en grote struiken te dicht bij een gebouw staan, beïnvloeden ze de vochthuishouding door lokaal veel vocht aan de bodem te onttrekken.
- *Gebouw grondwaterproof maken.* Door middel van isolatie en vochtbestrijding is schade als gevolg van hoog grondwater te voorkomen.
- *Luchtvochtigheid reguleren.* Schade aan gezondheid is te voorkomen door een hoge luchtvochtigheid in huis te voorkomen.
- *Controleren of aanpassen van terrein rond gebouw.* Het terrein moet op afschot van de buitenmuren van het gebouw liggen en/of goed afwateren.

Met bovenstaande maatregelen zal de kans op nieuwe schade aan bestaande gebouwen afnemen. In figuur 19 zijn ze in beeld gebracht.

Figuur 19: Maatregelen op lokaal en gebiedsniveau voor een zo stabiel mogelijke bodemvocht- en grondwatersituatie bij zowel ondiepe als diepe funderingen



Constructieve maatregelen en technieken

De volgende lijst met constructieve maatregelen en technieken draagt bij aan het voorkomen van nieuwe schade bij bestaande gebouwen, aanvullend op de maatregelen genoemd in § 5.1.

- *Versterken fundering.* Wanneer een gebouw wordt verzwaard, bijvoorbeeld door het inbrengen van betonnen vloeren, is het soms mogelijk de extra belasting op te vangen door de bestaande funderingsstroken te verbreden/versterken en/of enkele extra palen te heien en daarmee de gemiddelde belasting op de bestaande palen niet te verhogen. Hiermee wordt nieuwe schade beperkt dan wel voorkomen.
- *Verminderen negatieve kleef bij paalfundering.* Door het verwijderen van grond rond de palen kan de paalfundering worden ontlast van negatieve kleef. Verder kan bij geplande ophogingen rond het gebouw relatief zwaar ophogingsmateriaal, zoals zand, worden vervangen door een relatief licht materiaal, zoals schuimbeton of een lichtgewicht granulair product.
- *Flexibele huisaansluitingen.* Voor zowel bestaande als nieuwe gebouwen is het toepassen van flexibele huisaansluitingen zinvol in het geval significante verschilvervormingen kunnen optreden tussen het gebouw en de openbare ruimte en tuinen rond het gebouw.

Maatregelen in geval van infrastructurele activiteiten in de nabijheid

In geval van infrastructurele ingrepen nabij bestaande gebouwen/funderingen kunnen de volgende maatregelen worden genomen om nieuwe schade te voorkomen:

- *Risico-inschattingen en voorspellingen maken* van potentiële schade aan gebouwen/funderingen en de juiste maatregelen treffen om deze schade te voorkomen.
- *Robuust ontwerp maken* van de infrastructurele ingreep.
- *Vooropname uitvoeren* van het gebouw.

- *Gebouwgedrag monitoren* voorafgaand, tijdens en na de uitvoering, inclusief controle of vastgestelde interventiewaarden niet zijn overschreden

5.3 Maatregelen tegen funderingsschade bij nieuwbouw

Nieuwbouw op slappe, samendrukbare grond wordt voorzien van funderingen met betonnen palen, die tot in de draagkrachtige zandlaag worden aangebracht. Ondiepe bodemdaling heeft door de diepe fundering geen invloed op het gebouw. De funderingen zijn evenmin gevoelig voor negatieve kleef, in de zin dat de palen zijn ontworpen op deze extra belasting. Daarnaast zijn de betonnen palen niet gevoelig voor droogstand.
Nieuwbouw op een meer draagkrachtige bodem wordt voorzien van een ondiepe fundering, bestaande uit betonnen funderingsbalken. Deze zijn aanmerkelijk stijver en sterker dan de gemetselde funderingsstroken die onder oudere gebouwen zijn toegepast. Hierdoor leiden eventuele zettingsverschillen minder snel tot schades.
Het is onduidelijk of en in hoeverre er schades zijn gemeld aan gebouwen met een betonnen fundering, bijvoorbeeld als gevolg van het krimpen en zwellen van klei. Vooralsnog lijkt er geen aanleiding om funderingsschade te verwachten bij nieuwe gebouwen. De zakkingsproblematiek heeft bij nieuwbouw voornamelijk betrekking op de aansluitingen met het omliggende terrein (tuinen, de oprit, openbaar gebied, straatniveau). De aansluitingen van de nutsvoorzieningen vragen speciale aandacht als het openbare gebied zakt en de gebouwen op hoogte blijven.

5.4 Maatregelen tegen gevolgen van bodemdaling in de openbare ruimte

In nieuwe gebieden of bij herontwikkeling van de openbare ruimte kan worden gekozen voor diverse technische maatregelen om (te grote) maaiveldzakkingen van de direct omliggende openbare ruimte en tuinen te voorkomen. Dit betreft bijvoorbeeld:

- *Voorbelasten door integrale ophoging met zand.* Met deze aanpak worden de toekomstige vervormingen ‘versneld’ en toekomstige (verschil)vervormingen geminimaliseerd. Het verlies in maaiveldhoogte wordt direct gecompenseerd met de ophoging. Een recent voorbeeld is het gebied Westergouwe te Gouda. Voorbelasten betreft echter een zeer dure maatregel, gezien de benodigde hoeveelheid materiaal (zand) maar ook gezien de benodigde tijd (mogelijk verscheidene jaren). Hierdoor is (en wordt) vaak niet gekozen voor deze aanpak. Of er wordt gekozen voor alleen een voorbelasting van de toekomstige wegen in het nieuw te ontwikkelen gebied. Hierdoor blijven (verschil)zakkingen optreden tussen de gebouwen (met moderne fundering) en de omliggende openbare ruimte en tuinen.
- *Ophogen met licht ophoogmateriaal.* Door de openbare ruimte op te hogen met licht ophoogmateriaal, worden zettingen voorkomen of sterk verminderd.
- *Verdichting*. In geval van zandlagen met een losse pakking kan verdichting worden toegepast. Hierbij wordt het korrelskelet van de zandlagen actief herschikt en dichter gemaakt door middel van bijvoorbeeld een trilplaat. Dit voorkomt vervormingen op een later moment ten gevolge van verdichting door bijvoorbeeld zwaar verkeer.

- *Soil mixing of injectie.* In slappe klei- en veenlagen kan de grond worden gestabiliseerd en versterkt met het inbrengen van materiaal via ‘soil mixing’ of injectie. De methode is vrij kostbaar en wordt vooral toegepast in Scandinavische landen.
- *Geheel of deels onderheien van het openbaar gebied.* De gemeente Woerden heeft in het buurtschap De Kanis een woonwijk in zijn geheel onderheid. Er is een tafelconstructie aangebracht met daarop de nuts-voorzieningen, een zandpakket, wegen en openbaar gebied.

In § 5.3 hebben we aangegeven dat bij dalend openbaar gebied aandacht nodig is voor de aansluitingen van de nutsvoorzieningen (vooral rioolaan-sluitingen zijn kwetsbaar). Met behulp van flexibele aansluitingen kan voor een beperkte periode het verschil in zakking worden opgevangen, maar dit zal met enige regelmaat moeten worden aangepast.
Eigenaren van gebouwen in gebieden met slappe bodem zijn vaak eraan gewend dat zij met enige regelmaat hun oprit, stoep, tuin enzovoort moeten ophogen.

5.5 Ontwikkelen van kennis en inzicht

Aanvullend op de hiervoor genoemde bestaande technische maatregelen voor herstel en preventie van schade is het zinvol om op onderstaande aspecten meer kennis en/of inzicht te ontwikkelen. Hierdoor kan in de toekomst beter worden beoordeeld welke maatregelen waar nodig zijn.

Verzamelen informatie over type fundering per gebouw
De grootste onzekerheid rond aard en omvang van funderingsrisico’s betreft het type fundering dat per gebouw aanwezig is. Vaak is dit onbekend. Tot op heden verzamelde data en ervaringen uit gemeenten zoals Rotterdam en Gouda en data van het KCAF kunnen behulpzaam zijn om meer inzicht te verkrijgen.
Om een beeld van de funderingen te krijgen kan ook gebruik worden gemaakt van vervormingsmetingen via satellieten en van al ontwikkelde methoden voor risicobepaling. Daarnaast kunnen gegevens worden verzameld uit bouwarchieven, historische verordeningen of bouwkundige opnamen. Bij het vergaren van informatie is het van belang om ook vast te leggen welke funderingen zijn hersteld of vervangen.

Reguleren en modelleren van grondwater
De grondwaterstand is een zeer bepalende factor in de funderingsproble-matiek. De grondwaterstand hangt van veel factoren af, waaronder ook keuzes die die door het bevoegd gezag worden gemaakt. Denk bijvoorbeeld aan het repareren van lekkages in de riolering, het doorvoeren van opper-vlaktewaterpeilveranderingen, het aanleggen van infiltratiesystemen en het vasthouden en afvoeren van water wanneer dit nodig is. Maatregelen die de bodemdaling of lage grondwaterstanden tegengaan dienen eveneens op gebiedsniveau te worden genomen, dus door de betrokken gemeente(n) en/of het waterschap. Het verder ontwikkelen van grondwatermodellen, vooral in stedelijk gebied, kan worden gebruikt om inzicht te krijgen in de effectivi-teit van maatregelen en daarmee het bevoegd gezag ondersteunen.

Beperken van bodemdaling en modelleren van effecten van maatregelen
Door onder meer peilindexatie wordt er steeds weer nieuwe bodemdaling veroorzaakt, wat tot nieuwe of verergerde schade aan gebouwen leidt. Het beperken van de peilindexatie zou deze bodemdalingscyclus kunnen doorbreken. Dit helpt om de funderingsproblematiek te verminderen. Door het modelleren van maatregelen om bodemdaling te beperken kunnen gekwantificeerde risicoanalyses worden gemaakt die inzicht geven in de effecten van mogelijke ingrepen in de ondergrond en grondwater.

Monitoren van bodem- en gebouwbewegingen
Monitoring van bodemdaling gebeurt op dit moment in Nederland niet structureel. Hierdoor is er geen inzicht in de ontwikkeling van bodemdaling in ruimte en tijd. Welke acties nodig zijn om bodemdaling te verminderen en zo funderingsschade te voorkomen, is daarmee onduidelijk. Dat maakt het leveren van maatwerk ondoenlijk.
Het is belangrijk om bodemdaling te meten, de onderliggende processen te begrijpen en het optreden van bodemdaling en schade bij de verschillende mogelijke maatregelen goed te kunnen voorspellen. Dit zal het handelingsperspectief sterk vergroten. Ook monitoring van gebouwbewegingen is van belang. Dit maakt validatie van risicobeoordelingen voor gebouwen mogelijk met behulp van (satelliet)metingen en andere technieken.

Verbeteren van technische kennis over krimp, zwel en paaldegradatie
Door een betere inschatting te maken van de verspreiding van *krimp en zwel* op landelijke schaal wordt duidelijk waar zich de risicogebieden bevinden. Inzicht in de effecten van krimp en zwel van kleilagen op gebouwen en de funderingen van gebouwen kan beter inzicht geven in de restlevensduur van de fundering.

Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar het krimp-zwelgedrag van Nederlandse kleisoorten. Beschikbare gegevens over de minerale samenstelling van Nederlandse kleien geven een aanwijzing dat krimp-zwelgevoeligheid vrij algemeen aanwezig is, onder andere in Zeeland, in het rivierengebied en in Oost- en Noord-Nederland. Ook landbouwkundige laboratoriummetingen van kleikrimp uit de jaren tachtig van de vorige eeuw wijzen daarop. Dat er na de droge zomer van 2018 een sterke toename was van schademeldingen in deze delen van het land – waar volgens het KCAF (2022a) niet of nauwelijks sprake is van langjarige bodemdaling – versterkt het beeld dat schade door versterkte krimp-zwelcycli in grotere delen van het land voorkomt.

In Rekken (Gelderland) is met zekerheid vastgesteld dat een schadepand onderhevig was aan grote krimp-zwelvervormingen, omdat de scheuren in de muren met de seizoenen opengaan en weer dicht worden gedrukt (Blom et al., 2022). Bij het pand zijn seizoenmatige maaiveldbewegingen van ruim 5 cm gemeten. Door het aanbrengen van een folie in de bodem rond het pand tot twee meter buiten de gevel (ter voorkoming van uitdrogen van de bodem), zijn de krimp-zwelcycli vrijwel volledig verdwenen (Blom et al., 2023). Kostbare versterking van de fundering bleek daardoor niet nodig. Uitbreiding van dit soort monitoring is essentieel om inzichten verder te vergroten in (a) het krimp-zwelgedrag van verschillende kleien, (b) de

invloed van omgevingsfactoren zoals gebouwen, vegetatie en grondwaterstand en (c) de effectiviteit van mogelijke maatregelen.

Recent ontwikkelde, gestandaardiseerde laboratoriumproeven moeten helpen om het krimp-zwelgedrag van verschillende Nederlandse kleien uitgebreider geotechnisch te karakteriseren. Eerste resultaten laten onder andere zien dat de klei in Rekken een zeer grote zwelkracht kan ontwikkelen, voldoende om een groot flatgebouw omhoog te drukken. De karakterisering biedt belangrijke input voor de ontwikkeling en geleidelijke verfijning en verbetering van een nationale krimp-zwel-gevoeligheidskaart.

Behalve het verkrijgen van meer inzicht in krimp en zwel is ook het verbeteren van inzicht in de ontwikkeling van *paaldegradatie* als functie van lokale omstandigheden belangrijk. Dit inzicht kan helpen om betere voorspellingen te maken van de restlevensduur van gebouwen met houten paalfunderingen.

Ondersteunen van particuliere gebouweigenaren

Er is een gebrek aan inzicht in de problematiek bij gedupeerden van funderingsschade, vooral onder particulieren. Dat de technische levensduur van gebouwen beperkt is, beseft niet iedere gebouweigenaar. Het ondersteunen van deze eigenaren bij het treffen van de juiste maatregelen is dan ook van belang.

Technische maatregelen zoals funderingsherstel zijn voor diepe funderingen van houten palen vrij algemeen bekend, maar vaak complex (zeker als er sprake is van gedeelde funderingen tussen naast elkaar gelegen gebouwen) en kostbaar voor individuele eigenaren. Technische maatregelen voor ondiepe funderingen zijn veel minder bekend. Deze funderingen bevinden zich vaak in gebieden waar voorheen geen funderingsschade werd verwacht. Lokaal wordt in deze gebieden geëxperimenteerd met maatregelen, zoals het afdekken van kleilagen of het aanbrengen van infiltratiesystemen, maar de effectiviteit en toepasbaarheid ervan op grotere schaal zijn veelal onbekend.

In sommige gevallen zijn de preventiemaatregelen niet eenduidig. Bijvoorbeeld wanneer huizen met een houten paalfundering zich naast of in de buurt van huizen met (kwetsbare) ondiepe funderingen bevinden. Voor de houten paalfundering is een hoge grondwaterstand gewenst om droogstand te voorkomen, terwijl voor de ondiepe fundering mogelijk juist een lagere grondwaterstand gewenst is om vochtschade te voorkomen.

Dan is er nog de complexe situatie waarin processen van derden private eigendommen beïnvloeden. Het onderscheiden van de verschillende mogelijke oorzaken van funderingsschade en de bijbehorende verantwoordelijkheden, is vaak niet mogelijk. Het is een illusie te denken dat het ooit mogelijk wordt deze wirwar ‘met een schaartje te knippen’.
Eigenaren die schade willen voorkomen zullen dus rekening moeten houden met gedeelde en overlappende verantwoordelijkheden en soms ook met conflicterende belangen op korte afstand, bijvoorbeeld tussen buren.

Experimenteren met en evaluatie van (innovatieve) maatregelen

In de ‘Challenge Houten Funderingen’ (zie www.challengehoutenfunderingen.nl) hebben vier woningcoöperaties in Amsterdam innovaties uitgevraagd voor funderingsherstel. Verschillende innovaties worden nu onderzocht, waaronder infiltratietechnieken om houten palen te beschermen tegen bacteriële aantasting (door Stichting Hout Research) en minder invasieve technieken voor funderingsherstel.

6 BEOORDELEN RESTLEVENSDUUR BESTAANDE FUNDERINGEN

Om de technische restlevensduur van een fundering te kunnen bepalen en om vast te stellen of er maatregelen nodig zijn, dient de huidige situatie van fundering en gebouw te worden beoordeeld. In de beoordeling wordt bekeken hoe lang het gebouw en de fundering nog voldoen aan de in Nederland geldende eisen. Er kunnen ook andere/aanvullende redenen zijn om maatregelen te treffen aan een fundering. Deze dienen in samenhang met de technische levensduur te worden beoordeeld.

Alle constructies in Nederland moeten een minimale betrouwbaarheid hebben. Hiervoor zijn bouwnormen geformuleerd. De te stellen eis is afhankelijk van het type constructie en of het bestaande bouw of nieuwbouw is. Hoe strenger de eis, des te veiliger of betrouwbaarder de constructie. Aan de constructie van een bestaande schuur zonder woonfunctie wordt een lagere betrouwbaarheidseis gesteld dan aan de constructie van een nieuw te bouwen flatgebouw.

Om vast te stellen hoelang een bestaande fundering nog voldoet aan de gestelde eisen, dient de fundering te worden beoordeeld volgens de normen. Daarnaast zijn er richtlijnen met een meer gedetailleerde

handleiding voor degene die de beoordeling uitvoert. Alle aspecten en criteria uit de normen zijn daarin verwerkt.
In dit hoofdstuk lichten we het stelsel van normen en richtlijnen voor funderingen nader toe.

6.1 Normenserie voor bestaande bouw

De normenserie voor bestaande bouw (NEN 8700) is van toepassing voor het beoordelen van bestaande bouw.[21] Deze normenserie beschrijft op hoofdlijnen welke aspecten in de inspectie en in het (archief)onderzoek over een gebouw moeten worden meegenomen. Voor elk aspect (bijvoorbeeld kwaliteit van de palen, zakkingssnelheid of scheefstand) moeten de observaties worden getoetst aan criteria. De combinatie van alle resultaten leidt tot een eindoordeel over de verwachte restlevensduur waarbinnen de constructie nog voldoet aan de gestelde betrouwbaarheidseis.
In de gestelde eis wordt onderscheid gemaakt tussen criteria voor het betrouwbaarheidsniveau van een bestaande constructie en criteria voor het betrouwbaarheidsniveau van een verbouwde constructie. Als is besloten tot een verbouwing, worden strengere eisen gesteld aan het betrouwbaarheidsniveau – dit vanuit de gedachte dat met relatief beperkte extra bouwkosten een hoger veiligheidsniveau kan worden bereikt en daarmee een langere restlevensduur.
In principe zou elk bestaand gebouw moeten voldoen aan de minimale betrouwbaarheidseisen van de NEN 8700-serie, oftewel de ‘afkeureisen’.

Belangrijk om te vermelden is dat er geen actief handhavingsbeleid bestaat op dit punt. Alleen als er gerede aanleiding is om te twijfelen aan de veiligheid van een gebouw, wordt er getoetst aan de afkeureisen. Bij een verbouwing moet de constructie altijd getoetst worden aan de NEN 8700-serie.

De NEN 8707 is de deelnorm specifiek voor het beoordelen van funderingen.[22] In deze norm is de toetsing in belangrijke mate gebaseerd op archiefonderzoek, inspecties en de observatiemethode – en minder op rekenkundige exercities, zoals in de normen voor nieuwbouw. Actuele kennis op het gebied van bijvoorbeeld de duurzaamheid van houten palen is opgenomen in deze deelnorm. Uit de toetsing volgt een restlevensduur. Dit is “de veronderstelde periode gedurende welke een bestaande of verbouwde constructie of een deel ervan is te gebruiken voor het beoogde doel.” Er wordt onderscheid gemaakt tussen de toetsing van ondiepe funderingen en de toetsing van funderingen op palen. Dit onderscheid werken we verder uit in de nu volgende secties.

Beoordelingscriteria voor ondiepe funderingen

NEN 8707 beschrijft de toetsing van de restlevensduur van ondiepe funderingen. Hierbij wordt gebruikgemaakt van berekeningen en van inspecties van vervormingen. Als er berekeningen worden gemaakt, worden bijvoorbeeld de materiaalspanningen vergeleken met de toelaatbare materiaalsterkte.

21 Zie https://www.nen.nl/bouw/constructieve-veiligheid/constructieve-veiligheid-bestaande-bouw

22 Zie https://www.nen.nl/nen-8707-2018-nl-246554

De NEN 8707 stelt ook eisen aan de inspectie van de fundering en het gebouw. Van scheuren in het gebouw dient bijvoorbeeld het aantal, de lengte en het patroon te zijn vastgelegd.
Daarnaast moeten de gemeten vervormingen van het gebouw worden getoetst. Voor deze toetsing is een tabel met waarden opgenomen in de NEN 8707 voor metselwerkgebouwen. Deze tabel is hierna weergegeven als tabel 4.

Tabel 4: Beoordelingscriteria voor fundering van metselwerkgebouwen uit norm NEN8707*

Restlevensduur in jaren	**Relatieve rotatie** -	**Zakkings-snelheid** mm per jaar	**Verschil in zakkingssnel-heid**** mm per jaar	**Toename rela-tieve rotatie** mm/m per jaar
≥ 30	< 0,01 (1/100)	< 2	< 1	< 0,2
≥ 15	< 0,015 (1/67)	< 3	< 1,5	< 0,3
1	≥ 0,015 (1/67)	≥ 3	≥ 1,5	≥ 0,3

* De relatieve rotatie (kolom 2) kan worden bepaald met bijvoorbeeld een lintvoegmeting (meting van de voegen van het metselwerk) of een vloerwaterpassing (meting van de stand van de vloeren). Als eerste indicatie of de fundering mogelijk een kortere levensduur heeft, wordt vaak de zakkingsnelheid (kolom 3) gebruikt, maar deze is minder nauwkeurig dan de relatieve rotatie.
** Dit betreft het verschil tussen het meetpunt met de grootste zakkingssnelheid en het meetpunt met de kleinste zakkingssnelheid.

Een eerste schatting van de relatieve rotatie is verplicht. De overige grootheden (zakkingssnelheid, verschil in zakkingssnelheid en toename van de relatieve rotatie in de tijd) mogen worden gebruikt om deze eerste schatting eventueel bij te stellen.

De uitkomst van de beoordeling kan zijn dat de fundering in de categorie ‘restlevensduur meer dan dertig jaar’ valt, de beste categorie. Als de fundering in de categorie ‘restlevensduur 1 jaar’ valt, de slechtste categorie, betekent dit dat de veiligheid in het geding is. Er is ook een tussencategorie: ‘restlevensduur van minimaal vijftien jaar’.

Beoordelingscriteria voor paalfunderingen
Voor de inspectie van een gebouw met paalfundering gelden dezelfde eisen als voor de inspectie van een gebouw met ondiepe fundering. Bij een fundering op houten palen moet in geval van een ‘Rotterdamse fundering’ (enkele palenrij) minimaal 3% van de palen (met een minimum van drie palen) worden geïnspecteerd en ingemeten. Bij een ‘Amsterdamse fundering’ (dubbele palenrij) geldt eveneens een minimum van 3% van het aantal palen, maar is het minimum zes palen.
In geval van een fundering met houten palen moet daarnaast 1% van het aantal palen (minimaal twee palen) zijn onderzocht aan de hand van houtmonsters op houtsoort, kwaliteit en aantasting. Dit kan overigens in bepaalde gevallen achterwege blijven, onder andere op grond van de met een speciale hamer (inslaghamer) gemeten indringing.
De restlevensduur wordt bepaald aan de hand van de vervormingscriteria voor de fundering en het gebouw én aan de hand van de materiaalsterkte. Voor bruggen en viaducten gelden aanvullende eisen ten aanzien van houten palen.

6.2 Richtlijnen voor beoordelen bestaande funderingen

De geldende normen geven concrete eisen waaraan een fundering dient te worden getoetst. Daarnaast is er een richtlijn die refereert aan deze normen en die verdere invulling geeft aan de wijze van beoordeling. De hiervoor gebruikte richtlijn (KCAF, 2022b) wordt landelijk door de meeste partijen gebruikt voor beoordeling van funderingen. Onderdeel van deze richtlijn is een classificatiesysteem met kleurcodes; zie figuur 20.

Figuur 20: Classificatietabel met groene, oranje en rode classificatie uit de KCAF-richtlijn

Classificatie	Omschrijving
Voldoende	Binnen 25 jaar zijn geen of geringe onderlinge zakkingsverschillen te verwachten, beperkte verhoging belasting mogelijk (wel rekentechnisch onderbouwen).
Redelijk	Binnen 25 jaar is door zakking, rotatie en/of andere factoren cascoschade aan het pand te verwachten; vervolgonderzoek zoals monitoring is wenselijk.
Matig	Binnen 15 jaar is door zakking, rotatie en/of andere factoren cascoschade aan het pand te verwachten, vervolgonderzoek zoals monitoring is wenselijk.
Onvoldoende	Binnen 5 jaar door grote zakking, grote rotatie en/of andere factoren cascoschade, funderingsherstel noodzakelijk.
Slecht	Door grote zakking, grote rotatie en/of andere factoren schade aan en/of instabiliteit van het casco; funderingsherstel noodzakelijk zo nodig direct stabiliserende maatregelen treffen aan het casco.

Zoals de kleurcodes laten zien, zit er bij de invulling van de norm een grote bandbreedte tussen een fundering die wordt afgekeurd en een fundering die in orde is. Het KCAF-richtlijn werkt met vijf mogelijke classificaties, in plaats van de drie classificaties uit NEN8707. De hoogste en laagste categorie in de richtlijn komen min of meer overeen met NEN8707, maar de richtlijn heeft dus meer dan één tussenwaarde.
De richtlijn vermeldt:

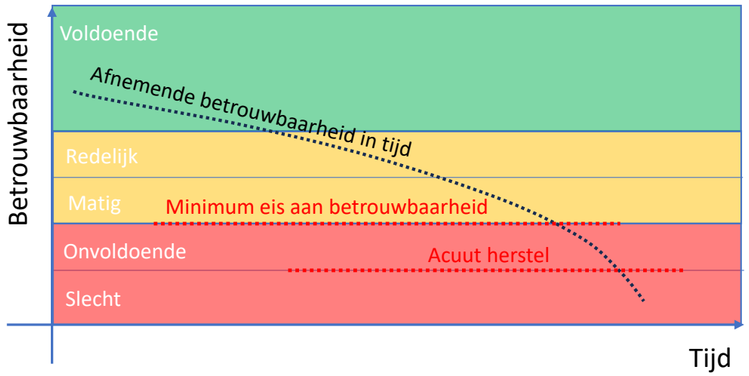
> *"De gemaakte analyse over het functioneren van de fundering dient helder en navolgbaar in de beoordelingsrapportage te zijn beschreven. […] algemene richtlijnen voor de analyse zijn niet te geven omdat het wegen van het geheel aan factoren complex is en multidisciplinaire expertise vereist." (KCAF, 2022b, p. 50)*

Hiermee verwoordt het KCAF dat de indeling van een fundering in een bepaalde (schade)klasse niet per definitie eenduidig is en door een deskundige dient te worden uitgevoerd. Het is dan ook niet te voorkomen dat verschillende deskundigen tot uiteenlopende oordelen komen. De richtlijn is onder meer bedoeld om deze verschillen zo klein mogelijk te houden.

Als een fundering veroudert, zal deze meestal minder sterk worden (bij houten palen bijvoorbeeld) of steeds meer vervormen (bij ondiepe funderingen in gebieden met bodembewegingen). Een fundering zal bij de bouw als het goed is sterker zijn geweest dan de norm, maar over tijd zal de betrouwbaarheid verminderen; zie figuur 21. De snelheid waarmee dat gaat (de zwarte gestippelde lijn in de figuur) is afhankelijk van de fundering en de specifieke situatie. Sinds 1970 worden er pas eisen aan funderingen gesteld. De norm stelt een minimumeis, weergegeven als een rode gestippelde lijn.

Voor het bepalen van de omvang van de funderingsproblematiek hebben we een relatie gelegd tussen de schadeklassen uit hoofdstuk 3 en de classificatie uit figuur 20. Deze relatie is niet absoluut; de schadeklassen zijn momentopnamen van al opgetreden schade en de te verwachten restlevensduur is een inschatting voor de toekomst, die ook rekening houdt met (veranderingen in) omgevingseigenschappen zoals de grondwaterstand.

Figuur 21: Samenhang tussen de minimale betrouwbaarheidseis volgend uit de norm (rode stippellijn), de afnemende betrouwbaarheid van een fundering in de tijd (zwarte stippellijn) en het door het KCAF geïntroduceerde classificatiesysteem met kleurcodes



Wanneer aan de hand van de KCAF-richtlijn is geconcludeerd dat funderingsherstel nodig is, kan gebruik worden gemaakt van een andere richtlijn om dit funderingsherstel uit te voeren, namelijk het *Handboek Funderingsherstel*; Op palen en 'op staal' (SBRCURnet, 2012). In deze richtlijn is de bestaande kennis en ervaring op het gebied van funderingsherstel gebundeld. Niet alleen de verschillende technische herstelmethoden komen aan bod, maar ook alle andere relevante aspecten van funderingsherstel, zoals juridische, verzekeringstechnische en financiële aspecten. De technische herstelmethoden uit het *Handboek Funderingsherstel* zijn besproken in hoofdstuk 5 van dit deel 2.

6.3 Benodigde informatie voor het opstellen van een beoordeling

In deze paragraaf geven we inzicht in de informatie die nodig is voor het beoordelen van de staat, en daarmee de restlevensduur, van de fundering. Gesteld kan worden dat in het algemeen veel informatie benodigd is voor beoordeling van één specifieke fundering volgens NEN8707 dan wel de KCAF-richtlijn. Het verzamelen van (monitoring)informatie vraagt lange tijd en/of ingrijpende maatregelen (bijvoorbeeld vrijgraven van delen van de fundering). In het algemeen wordt er van grof naar fijn gewerkt; afhankelijk van de behoefte wordt er meer informatie verzameld (zie § 6.4 hierna). Er is momenteel geen methode om een beoordeling op gebiedsniveau (of regionaal of landelijk zelfs) uit te voeren.

Als een inschatting moet worden gemaakt van de staat van de fundering, is het in principe mogelijk (en waarschijnlijk ook aan te bevelen) om dezelfde indeling te hanteren als de richtlijn van het KCAF. Zonder specifiek onderzoek aan de fundering is het bepalen van 'de juiste kleurcode' echter zeer onzeker. Voor de beoordeling zijn de volgende hoofdonderwerpen van belang:

- *Welk type fundering zit er onder het gebouw: ondiep, palen, welke afmetingen, diepte, type hout, enzovoort?* Bepaling van het type fundering is in alle gevallen de eerste benodigde stap. Idealiter kan dit aan de hand van archiefonderzoek worden vastgesteld. Is dit niet mogelijk, dan zal in-situ-onderzoek (vrijgraven) van de fundering noodzakelijk zijn. Dit is een ingrijpende stap. Indien tot deze stap wordt overgegaan, kan het zinvol zijn direct een iets uitgebreider onderzoek te doen om de staat van de fundering vast te stellen.
- *Wat is de staat van de fundering: houtsterkte, geotechnisch draagvermogen, leeftijd?* De bepaling van de staat van de fundering is meestal ook nodig om uitspraken te doen over de restlevensduur van de fundering.
- *Welke toekomstige veranderingen in de omgeving zijn te verwachten?* Denk bijvoorbeeld aan bodemdaling, veranderingen van grondwaterstanden of werkzaamheden rond het gebouw. Waar relevant dient de invloed van deze veranderingen te worden meegewogen in de bepaling van de restlevensduur.
- *Wat zijn de gebouweigenschappen: aantal bouwlagen, verbouwingen, aanbouwen, opbouwen, aanwezigheid van een kelder?* Het bepalen van de gebouweigenschappen is relatief eenvoudig en geeft de gevoeligheid aan van het gebouw voor vervormingen van de fundering en daarmee de potentiële schade. In alle gevallen dient wel eerst een idee te bestaan over type en staat van de fundering.

De beoordelingsresultaten kunnen bijvoorbeeld worden gebruikt als input voor een funderingslabel of een funderingsparagraaf in een koopcontract.

6.4 Beoordeling van grof naar fijn: mogelijke stappen

Voor een beoordeling van de staat en restlevensduur van de fundering van een gebouw kan het beste van grof naar fijn worden gewerkt. Als bijvoorbeeld voor recente gebouwen al veel bekend is van de fundering, dan is het risico vaak eenvoudig in te schatten

Brononderzoek

Een brononderzoek zal altijd de eerste stap zijn. Hierbij wordt gekeken naar:

Bouwtekeningen en archiefstukken
Informatie waaruit blijkt of en zo ja wanneer de fundering al vernieuwd is
Opbouw ondergrond, inclusief inzicht in aanwezigheid kleilagen rond de grondwaterstand in verband met krimp/zwel (informatie beschikbaar via DINOloket)
Satellietmetingen (indien beschikbaar)

Als uit deze gegevens blijkt dat het gebouw niet op houten palen is gefundeerd of (in geval van een ondiepe fundering) niet op kleilagen, dan is de staat van de fundering minimaal als voldoende te beoordelen. Als uit satellietmetingen blijkt dat de fundering niet zakt (<1-2 mm/jaar) dan leidt dit ook tot de beoordeling voldoende.

Als houten palen worden aangetroffen in de bronnen, wordt er gekeken naar:

Type houten paal grenen/vuren, eventueel toegepaste betonnen oplangers
Diepte van het funderingshout

Grondwaterstand, inclusief inzicht in te verwachten toekomstige werkzaamheden (vervanging riolering, aanleg/vernieuwing infrastructuur) en rekening houdend met aanwezigheid van bomen

Als de bronnen wijzen op toepassing van grenen palen is een volgende stap nodig (zie hierna onder ‘Schouw’). Maar als uit de bronnen blijkt dat het gaat om vurenhout dat altijd ruim (minimaal 20 cm) onder de grondwaterstand staat (ook in de zomer), is nader onderzoek niet nodig. In geval van twijfel of ontbrekende gegevens is een volgende stap nodig (zie hierna onder ‘Schouw’).

Als een ondiepe fundering op klei wordt aangetroffen in de bronnen, wordt er gekeken naar:

Grondwaterstand, inclusief inzicht in te verwachten toekomstige werkzaamheden (vervanging riolering, aanleg/vernieuwing infrastructuur) en rekening houdend met aanwezigheid van bomen
Afmetingen en diepte van de fundering volgens bronnen (breedte, diepte, materiaal)
Gebouweigenschappen (aantal bouwlagen, verbouwingen, aanbouwen, opbouwen, aanwezigheid van een kelder)

Op basis van deze gegevens kan een theoretische beschouwing worden gemaakt van de draagkracht en eventuele vervorming van de fundering. Als deze voldoet en krimp/zwel speelt geen rol, dan is de staat van de fundering minimaal voldoende. In geval van twijfel of in geval van ontbrekende gegevens is een volgende stap nodig (zie hierna onder ‘Schouw’).

Schouw

Als tweede stap kan een schouw worden uitgevoerd zonder ontgraven van de fundering. Hierbij wordt gekeken naar:

Gebouweigenschappen (aantal bouwlagen, verbouwingen, aanbouwen, opbouwen, aanwezigheid van een kelder)
Staat van het gebouw (scheurvorming, scheefstand, lintvoegmeting)

Als de schouw aantoont dat het gebouw in goede staat is, kan met behulp van de metingen een inschatting van de kwaliteit van de fundering worden gemaakt volgens de norm en/of de richtlijn.
Bij houten palen is deze stap minder geschikt, omdat de aantasting gaande kan zijn zonder dat dit zichtbaar is in het gebouw. In geval van twijfel of ontbrekende gegevens is een volgende stap nodig (zie hierna onder ‘Volwaardig funderingsonderzoek’).

Volwaardig funderingsonderzoek

De laatste stap is een beoordeling specifiek per gebouw of bouwblok, volgens NEN8707 en/of de richtlijn van KCAF. Zo’n volwaardig funderingsonderzoek geeft de meest betrouwbare resultaten, maar vergt wel de grootste inspanning.

7 JURIDISCHE CONTEXT FUNDERINGSPROBLEMATIEK

In dit hoofdstuk staan we stil bij de juridische context rond de funderingsproblematiek. De (particuliere) pandeigenaar heeft juridisch gezien – vanuit het civiele recht – bepaalde verantwoordelijkheden voor zijn/haar pand.
In beginsel is de eigenaar zelf verantwoordelijk voor de staat waarin een pand en dus ook de fundering verkeert. Tegelijk hebben overheden taken en bevoegdheden, die bij uitoefening van invloed kunnen zijn op de staat van de funderingen van (particuliere) panden. Het civiele recht en het publiekrecht bieden beide mogelijkheden om schade te verhalen op de veroorzaker van schade. Hierna worden die mogelijkheden en de belemmeringen daarbij toegelicht.
Een terugkerende kwestie is dat aan het ontstaan van funderingsschade niet zelden verscheidene factoren ten grondslag liggen. Dit wordt multicausaliteit genoemd (zie paragraaf 3.6). Deze multicausaliteit maakt het voor rechtzoekenden vaak lastig om een overheid of een andere private partij aansprakelijk te houden voor geleden schade.

7.1 Juridische positie van de pandeigenaar

Een juridisch uitgangspunt is dat de eigenaren van een woning of een ander gebouw, of appartementsrecht verenigd in een VVE, in beginsel

verantwoordelijk zijn voor het de gevolgen van de grondwaterstand op het eigen perceel, de afvoer van hemelwater en de bouwkundige staat en het onderhoud van het pand. Dat betekent ook dat die eigenaar in beginsel zelf verantwoordelijk is om tijdig (herstel)werkzaamheden te laten verrichten aan de fundering van het pand zodra dat nodig is, en dat hij de kosten daarvan zelf draagt. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat gegeven de Nederlandse bodemgesteldheid en het feit dat er al eeuwenlang sprake is van bodemdaling, het vanzelfsprekend is dat op enig moment herstelwerkzaamheden aan funderingen nodig zullen zijn. Alleen als er sprake is van een externe oorzaak die leidt tot versnelling van de verzakking c.q. aantasting, staat de veroorzaker daarvan – en dus niet de eigenaar – aan de lat om tot herstel te komen (zie ook § 7.4.1 over nadeelcompensatie en aansprakelijkheid).

De eigen verantwoordelijkheid van de eigenaar volgt uit een aantal beginselen dat ten grondslag ligt aan het huidige Nederlandse burgerlijk recht:

- Een eigenaar van een pand is uit hoofde van het eigendomsrecht verantwoordelijk voor dat pand.
- Een eigenaar moet met zijn pand geen hinder/overlast veroorzaken voor omliggende panden en percelen, onder meer als het gaat om water (artikel 6:162 BW juncto artikel 5:37 e.v. BW). Dat betekent ook dat indien hij (herstel)werkzaamheden/aanpassingen verricht aan zijn pand of perceel, deze geen overlast mogen veroorzaken bij omliggende panden of percelen.
- Een ieder draagt zijn eigen schade, tenzij die schade door een ander is veroorzaakt (zie ook § 7.4.2 over ‘aansprakelijkheid’).

Voor eigenaren van vrijstaande gebouwen is herstel van een fundering vanuit juridisch oogpunt relatief overzichtelijk. Voor de eigenaar van een rijtjeswoning kan dat echter heel anders liggen. Eigenaren van naburige panden zijn op elkaar aangewezen als het aankomt op het herstellen c.q. vernieuwen van een fundering en het dragen van de kosten daarvan. De praktijk laat zien dat daarbij geregeld geen overeenstemming wordt bereikt en dat een gang naar de civiele rechter wordt gemaakt.

Gemeenschappelijk eigendom

Een specifieke situatie doet zich voor als er sprake is van gemeenschappelijk eigendom (‘mandeligheid’). Gemeenschappelijk eigendom kan voorkomen bij huizenblokken/rijtjeshuizen, maar dat hoeft niet. Aaneengeschakelde panden kunnen een gezamenlijke fundering hebben, maar ook een eigen fundering. Bij gemeenschappelijk eigendom is het de vraag wie er opdracht mag geven tot funderingsherstel. Daarbij kunnen twee situaties worden onderscheiden: (a) de situatie waarin een noodzaak bestaat tot funderingsherstel en (b) de situatie waarin herstel niet noodzakelijk is.
Voor het aannemen van noodzakelijkheid is niet vereist dat er een acuut gevaar bestaat als het gaat om de fundering. Aan de andere kant moet het niet enkel gaan om proactief optreden. Of herstel nodig is, hangt af van alle omstandigheden van het geval. Gelet op de financiële verplichtingen voor mede-eigenaren wordt het bestaan van een noodzaak tot

funderingsherstel van een gemeenschappelijke fundering met terughoudendheid aangenomen.[23]

Ad (a) In de situatie waarin noodzaak bestaat tot funderingsherstel moeten alle eigenaren meewerken en bijdragen aan de kosten daarvan (artikel 5:65 BW). Wanneer daarbij echter onvoldoende rekening wordt gehouden met gerechtvaardigde belangen van een eigenaar (bijvoorbeeld door geen overleg te voeren), kan dat gevolgen hebben voor de door ieder te leveren betalingsbijdrage (denk aan matiging of zelfs nihilstelling). Of daartoe aanleiding bestaat, zal afhangen van de omstandigheden van het geval.[24] Overigens kunnen de mede-eigenaren van een mandelige zaak ervoor kiezen om geen toepassing te geven aan de hoofdregel dat de zaak op gelijke kosten van alle mede-eigenaren moeten worden vernieuwd. In plaats daarvan kunnen zij specifieke afspraken maken over de verdeling van kosten (artikel 5:69 BW juncto artikel 3:168 BW).

Ad (b) In de situatie waarin géén noodzaak bestaat tot funderingsherstel geldt als uitgangspunt dat vernieuwing van een mandelige fundering alleen met instemming van alle betrokken eigenaren kan plaatsvinden (artikel 3:170 lid 3 BW). Een verzoek van een eigenaar om mee te werken aan vernieuwing van een fundering mag niet zomaar door de anderen worden geweigerd.

23 Hof Amsterdam 27 januari 2015, ECLI:NL:GHAMS:2015:94, Hof Amsterdam 21 april 2009, ECLI:NL:GHAMS:2009:BJ6267, Rb. Amsterdam 27 januari 2023, C/13/721578 (niet gepubliceerd), Rb. Amsterdam 1 april 2020, ECLI:NL:RBAMS:2020:2065 en Rb. Amsterdam 1 februari 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:1142.

24 Hof Amsterdam 27 januari 2015, ECLI:NL:GHAMS:2015:94, Hof Amsterdam 21 april 2009, ECLI:NL:GHAMS:2009:BJ6267, Rb. Amsterdam 27 januari 2023, C/13/721578 (niet gepubliceerd), Rb. Amsterdam 1 april 2020, ECLI:NL:RBAMS:2020:2065 en Rb. Amsterdam 1 februari 2019, ECLI:NL:RBAMS:2019:1142.

Eigenaren moeten jegens elkaar namelijk de eisen van redelijkheid en billijkheid in acht nemen (artikel 3:166 lid 3 juncto artikel 6:2 BW). Zij dienen op een zorgvuldige wijze met de wederzijdse belangen om te gaan. Dat betekent dat onder bepaalde omstandigheden een mede-eigenaar van een gemeenschappelijke fundering gehouden kan zijn medewerking te verlenen aan vernieuwing daarvan.[25] Aan de kosten hoeft de mede-eigenaar dan niet bij te dragen.

Over de vraag of funderingsherstel wel of niet noodzakelijk is c.q. of daaraan medewerking moet worden verleend, is in veel gevallen (veel) discussie mogelijk. En als wordt aangenomen dat de noodzaak bestaat c.q. medewerking moet worden verleend, dan moeten de mede-eigenaren het nog eens worden over ieders bijdrage aan de kosten van herstel. Dit leidt in de praktijk geregeld tot juridische procedures bij de civiele rechter.

7.2 Taken en bevoegdheden van overheden in het ruimtelijk beleid

De (formele) rol van overheden in relatie tot funderingsproblematiek heeft twee kanten: ten eerste hebben overheden taken en bevoegdheden die kunnen bijdragen aan bodemdaling of andere oorzaken van funderingsschade, boven op de schadeprocessen die sowieso al gaande zijn. Op deze taken en bevoegdheden hebben individuele pandeigenaren vaak weinig tot geen invloed. Ten tweede hebben overheden publiekrechtelijke

25 Rb. Rotterdam 25 maart 2022, ECLI:NL:RBROT:2022:3362 en Rb. Amsterdam 1 april 2020, ECLI:NL:RBAMS:2020:2065.

bevoegdheden die gelden op het moment dat een fundering gebreken vertoont of dreigt te vertonen.
Rijk, provincies en gemeenten hebben verschillende ruimtelijke taken en bevoegdheden die (kunnen) raken aan funderingsproblematiek. Daarbij valt te denken aan het vaststellen van visies en plannen (bijvoorbeeld omgevingsplannen) die nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken, waaronder de aanleg van (spoor)wegen of nieuwe woonwijken. Werkzaamheden die daarmee gepaard gaan – vaak uitgevoerd door derden zoals ontwikkelaars – zoals het slaan van putten of het veranderen van bebouwing, veranderen de dynamiek in de bodem. Dat geldt ook voor werkzaamheden in de bodem, zoals het winnen van gas en kolen in respectievelijk Groningen en Limburg. Ook kan gedacht worden aan het verlenen van omgevingsvergunningen voor het realiseren van nieuwe bouwwerken of het verbouwen van bestaande bouwwerken. Bij de besluitvorming daarover worden bouwtechnische aspecten van het specifieke plan getoetst, onder meer ten aanzien van de fundering van het nieuwe gebouw. Daarnaast moet onderzoek worden gedaan naar en rekening worden gehouden met de gevolgen van nieuwe ontwikkelingen of bouwplannen voor de fundering van bestaande bouwwerken.[26]
Wanneer ruimtelijke besluiten worden vastgesteld, moet daarbij ook rekening worden gehouden met de gevolgen van een nieuwe ontwikkeling voor de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse (de zogeheten watertoets). Ook bij het verlenen van omgevingsvergunningen voor gebouwen moet worden getoetst aan eisen met betrekking tot water, waaronder de afvoer van afvalwater en hemelwater (paragraaf 3.7.4. Besluit bouwwerken leefomgeving voor bestaande bouw en paragraaf 4.7.4. voor nieuwbouw).

7.3 Taken en bevoegdheden overheid in het waterbeleid

De taken en bevoegdheden in het waterbeleid en waterbeheer zijn verdeeld over verschillende overheden. Hierna beschrijven we de taken en bevoegdheden van respectievelijk gemeenten, waterschappen, provincies en Rijk op het gebied van (grond)waterbeleid die het meest kunnen raken aan funderingen. Tot slot gaan we in op het toezicht van hoger bevoegd gezag bij taakverwaarlozing door andere overheden.

Dat overheden bepaalde taken en bevoegdheden hebben ten aanzien van waterbeleid laat de eigen verantwoordelijkheid van eigenaren van percelen onverlet. Eigenaren zijn zelf verantwoordelijk voor het afvoeren van hemelwater en voor de gevolgen van de grondwaterstand op het eigen perceel. Dat houdt tevens in dat zij bijvoorbeeld ervoor moeten zorgen dat een kelder waterdicht is (artikelen 3.64 en 4.118 Besluit bouwwerken leefomgeving). De manier waarop overheden gebruikmaken van hun taken en bevoegdheden (en beleid voeren) kan tegelijkertijd wel gevolgen hebben voor de percelen van eigenaren. Het nemen van een bepaald peilbesluit (zie hierna) kan bijvoorbeeld de grondwaterstand op bepaalde percelen beïnvloeden. Dat geldt ook voor onttrekkingsvergunningen, bijvoorbeeld voor drinkwater. Water houdt immers geen rekening met eigendomsgrenzen en juridische verantwoordelijkheden.

26 ABRvS 29 februari 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BV7243.

Gemeenten

Gemeenten hebben een grondwaterzorgplicht (artikel 2.16, eerste lid, onder a, onder 2 Omgevingswet). Die plicht omvat kort gezegd dat gemeenten in het openbaar gebied maatregelen treffen om structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand te voorkomen of te beperken. Daarbij zijn gemeenten niet gehouden om maatregelen te treffen op particulier terrein. Van particulieren mag worden verwacht dat zij – indien nodig – de vereiste waterhuishoudkundige of bouwkundige maatregelen nemen om problemen als gevolg van een bepaalde grondwaterstand te voorkomen of te bestrijden.[27]

Daarnaast zijn gemeenten verantwoordelijk voor het opvangen en verwerken van hemelwater, voor zover van degene die zich ervan ontdoet redelijkerwijs niet kan worden gevergd dit water in de bodem of in het oppervlaktewater te brengen (artikel 2.16, eerste lid, onder a, onder 1 Omgevingswet). Deze zorgplicht heeft het karakter van een inspanningsverplichting. De plicht omvat in beginsel niet meer dan het aanbieden van een voorziening waarin het hemelwater kan worden geloosd en waarmee het wordt afgevoerd.[28]

Ook moeten gemeenten zorgdragen voor een doelmatige inzameling en het doelmatige transport van afvalwater dat vrijkomt bij de binnen hun grondgebied gelegen percelen (artikel 2.16, eerste lid, onder a, onder 3 Omgevingswet). De zorgplicht inzake afvalwater omvat zowel de aanleg van een rioleringsstelsel als het beheer daarvan. De zorgplicht dient gericht te zijn op het voorkomen van bodemverontreiniging, grondwaterverontreiniging, grondwaterstandwijziging en oppervlaktewaterverontreiniging (Tweede Kamer, 2006). De gemeente is daarbij alleen verantwoordelijk voor het openbare riool. De particuliere eigenaar van een perceel is verantwoordelijk voor het riool op zijn eigen perceel.

Onder de Omgevingswet is het vaststellen van een rioleringsplan niet meer verplicht. Gemeenten kunnen wel ter uitvoering van de hiervoor beschreven taken een gemeentelijk rioleringsprogramma vaststellen (artikel 3.14 Omgevingswet).

Bij de concrete invulling en uitvoering van hun watertaken hebben gemeenten de nodige beleidsvrijheid. Zij hoeven niet te garanderen dat elke wateroverlast voorkomen wordt, bijvoorbeeld in het geval van zeer extreme regenval.[29]

Een gemeente mag pas ingrijpen in een situatie indien daarvoor een wettelijke grondslag bestaat. Dit wordt ook wel het legaliteitsbeginsel genoemd. In het geval dat een fundering gebrekkig is of zelfs dreigt te bezwijken, hebben gemeenten de mogelijkheid om daartegen op te treden door middel van publiekrechtelijke handhaving. Dit kan op verschillende manieren. Zo kan een eigenaar worden gelast om bepaalde (herstel)werkzaamheden aan een fundering te laten verrichten. Doet de eigenaar dat niet, of niet tijdig, dan moet hij een dwangsom betalen óf voert de gemeente de werkzaamheden uit op kosten van de eigenaar. In het geval dat de fundering van een gebouw dusdanig is aangetast dat het te gevaarlijk is om in het gebouw te verblijven, kan de gemeente zelfs overgaan tot onmiddellijke ontruiming

27 Hof 's-Hertogenbosch 27 augustus 2019, ECLI:NL:GHSHE:2019:3180.
28 Rb. Noord-Holland 29 maart 2023, ECLI:NL:RBNHO:2023:3619.
29 Rb. Noord-Holland 29 maart 2023, ECLI:NL:RBNHO:2023:3619.

(artikel 5:17 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht). Een vergelijkbare bepaling is niet opgenomen in de Omgevingswet.

Er bestaan verschillende grondslagen voor gemeenten om over te gaan tot handhavend optreden bij (bijna) gebrekkige funderingen. Zo is een gemeente bevoegd om een pandeigenaar aan te schrijven indien een fundering dreigt te bezwijken, in die zin dat niet meer wordt voldaan aan technische eisen die zijn neergelegd in het Besluit bouwwerken leefomgeving. Specifiek moet het dan gaan om een situatie waarin het gebouw gedurende de resterende levensduur niet voldoende bestand is tegen op het gebouw werkende krachten (artikel 5.1, tweede lid, aanhef en onder a en 4.3, eerste lid aanhef en onder a Omgevingswet juncto artikel 3.8 e.v. Besluit bouwwerken leefomgeving).[30]
Er bestaat ook een handhavingsgrondslag in gevallen waarin de fundering van een pand nog wel voldoet aan de eisen die het Bouwbesluit stelt, maar in de nabije toekomst niet meer (artikel 13 juncto artikel 15 Woningwet). Het gaat hierbij om een toekomstgerichte bevoegdheid.[31] De bevoegdheid kan worden gebruikt bij panden die een bouwkundige eenheid vormen (huizenblokken). Wanneer een deel van de eigenaren over wil gaan tot herstel van de fundering conform een verbeterplan, maar een of meer andere eigenaren niet, dan kunnen die laatsten daartoe via handhaving door de gemeente dus alsnog worden gedwongen.[32] Verschillende gemeenten hebben beleid opgesteld over deze bevoegdheid.[33]

Daarnaast geldt voor eigenaren van gebouwen, en voor anderen die bevoegd zijn aan dat gebouw voorzieningen te treffen, een algemene zorgplicht. Die zorgplicht bestaat eruit dat een bouwwerk geen gevaar mag opleveren voor de gezondheid of veiligheid (artikel 3.5 Besluit bouwwerken leefomgeving). Het gaat hierbij om een vangnetbepaling voor gevallen die niet expliciet zijn benoemd in de Omgevingswet en het Besluit bouwwerken leefomgeving.[34]

Tot slot geldt dat gemeenten in het geval van appartementsrechten verschillende juridische mogelijkheden hebben om een vereniging van eigenaren te bewegen stappen te zetten tot noodzakelijk funderingsherstel, indien de vereniging op dat vlak onvoldoende actie onderneemt (artikel 12d Woningwet en artikel 5:127a BW). Een voorbeeld daarvan is het verplichten van de vereniging van eigenaren om een onderhoudsplan voor het pand vast te stellen.

Waterschappen

Waterschappen zijn verantwoordelijk voor het beheer van regionale wateren (artikel 2.18, tweede lid Omgevingswet). In dat verband stellen zij

30 ABRvS 30 juni 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1390, ABRvS 19 april 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1058 en ABRvS 18 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:817.
31 Die bevoegdheid mag in ieder geval niet worden gebruikt om ervoor te zorgen dat panden voor een periode van 25 jaar gevrijwaard zijn van groot funderingsonderhoud (ABRvS 15 september 2000, ECLI:NL:RVS:2000:AA7331).
32 Rb. Rotterdam 5 september 2013, ECLI:NL:RBROT:2013:6786.
33 In Haarlem wordt bijvoorbeeld gebruikgemaakt van de bevoegdheid in gevallen waarin (a) bij minimaal één pand van het betreffende bouwblok tussen nul en vijf jaar herstel aan de fundering nodig is en (b) de eigenaren die 50% van de panden vertegenwoordigen van het betreffende bouwblok tot funderingsherstel willen overgaan, en daartoe ook financieel in staat zijn (Gmb. 2019/236712).
34 ABRvS 30 juni 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1390 en Rb. Den Haag 18 mei 2021, ECLI:NL:RBDHA:2021:5004.

algemene regels vast over onder meer meld- en vergunningplichten voor het onttrekken en infiltreren van grondwater. Ook stellen de waterschappen voor de watersystemen onder hun beheer een waterbeheerplan vast (artikel 3.7 Omgevingswet). Daarbij moeten zij rekening houden met het regionale waterplan van de provincie (zie hierna) dat betrekking heeft op die regionale wateren. Daarnaast nemen waterschappen besluiten over het conserveren van water (bijvoorbeeld het aanwijzen van retentiegebieden).
Verder dragen waterschappen zorg voor (regionale) waterstaatswerken. Waterstaatswerken zijn oppervlaktewaterlichamen, bergingsgebieden, waterkeringen en ondersteunende kunstwerken (bijlage A Omgevingswet). Wanneer een waterstaatswerk moet worden aangelegd of gewijzigd, stelt het waterschap daarvoor een projectbesluit vast (artikel 5.44 e.v. Omgevingswet).
Waterschappen zijn bovendien op grond van provinciale verordeningen (zie hierna) verplicht om voor oppervlaktewater- of grondwaterlichamen onder hun beheer één of meer peilbesluiten vast te stellen. Sommige provincies dragen in hun verordeningen op om peilbesluiten periodiek (bijvoorbeeld iedere tien jaar) te herzien. In een peilbesluit worden waterstanden of bandbreedten vastgesteld waarbinnen waterstanden kunnen variëren. Deze waterstanden c.q. bandbreedten worden gedurende daarbij aangegeven perioden zoveel mogelijk gehandhaafd (artikel 2.41 Omgevingswet).[35]
Het waterschap is ook bevoegd tot het nemen van peilafwijkingsbesluiten.

35 Hof Den Haag 14 december 2021, ECLI:NL:GHDHA:2021:2588.

Bij een peilbesluit dienen mogelijk met elkaar conflicterende belangen te worden afgewogen. Daarbij geldt beoordelingsvrijheid.[36] De uitvoering van (infrastructurele) projecten kan bijvoorbeeld leiden tot bodemdaling. Waterschappen kunnen dan bijsturen door middel van peilbesluiten. Het hooghouden van het peil kan echter weer leiden tot wateroverlast. Waterschappen moeten dus balanceren tussen het veroorzaken én het voorkomen van schade. Vanwege de vele betrokken belangen is dat niet altijd eenvoudig.
Waterschappen en gemeenten zijn expliciet opgedragen om hun taken en bevoegdheden op elkaar af te stemmen (artikel 2.2 Omgevingswet). In principe voeren waterschappen het waterbeheer in buitenstedelijke gebieden en gemeenten in binnenstedelijke gebieden. De peilbesluiten die een waterschap neemt, kunnen gevolg hebben voor het waterpeil in de stad en daarmee ook voor het waterbeheer door de gemeente.
Er worden verschillende type peilbesluiten onderscheiden. Bij een *corrigerend peilbesluit* wordt het oppervlaktewaterpeil aangepast aan de op natuurlijke wijze gedaalde bodem. Bij een nieuw peilbesluit wordt een nieuw peil vastgesteld, veelal een lager peil bijvoorbeeld ten behoeve van landbouw.

Provincies

Provincies stellen in een of meer regionale waterplannen de hoofdlijnen vast van het in de provincie te voeren waterbeleid en de daartoe behorende aspecten van het provinciale ruimtelijke beleid (artikel 3.8, tweede

36 ABRvS 20 april 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BQ1868 en Rb. Midden-Nederland 3 november 2021, ECLI:NL:RBMNE:2021:5321.

lid Omgevingswet). Daarnaast stellen provincies overlastnormen vast als het gaat om het overstromen van gebieden, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen onder meer bebouwd gebied en grasland (artikel 2.13, eerste lid onder b Omgevingswet). Die normen worden neergelegd in provinciale verordeningen. Deze verordeningen bevatten onder meer aanwijzingen aan waterschappen omtrent het nemen van peilbesluiten (artikel 2.13, eerste lid, onder b Omgevingswet, zie hiervoor).
Provincies hebben ook de taak om de kwaliteit van het grondwater te beschermen in grondwaterbeschermingsgebieden (artikel 2.18, eerste lid, onder c, Omgevingswet). Zoals gezegd moeten waterschappen hun beheerplannen afstemmen op provinciale plannen en regels.
Daarnaast zijn provincies het bevoegd gezag voor vergunningen voor het onttrekken van grondwater of het infiltreren van water ten behoeve van:

- industriële toepassingen (indien de te onttrekken hoeveelheid water meer dan 150.000 kubieke meter per jaar bedraagt); en
- de openbare drinkwatervoorziening of een bodemenergiesysteem.

Bij provinciale verordening kan echter worden bepaald dat de vergunningplicht niet geldt voor onttrekkingen waarbij de te onttrekken hoeveelheid ten hoogste 10 kubieke meter per uur bedraagt (artikel (ten dele) 5.1 Omgevingswet). De provincie kan een watervergunning slechts weigeren voor zover de aanvraag niet verenigbaar is met de doelstellingen van de Waterwet, te weten (a) het voorkomen en waar nodig beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, in samenhang met (b) het beschermen en verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen en het vervullen van maatschappelijke functies door watersystemen.[37] Een punt van aandacht hierbij betreft de drinkwaterbedrijven, die steeds vaker te maken hebben met te weinig waterreserves.

Het Rijk

Het Rijk draagt de verantwoordelijkheid voor het beheer van rijkswateren (artikel 2.19, tweede lid, Omgevingswet). Dat betekent dat de rijksoverheid – net als de waterschappen – de bevoegdheid heeft om regels (bijvoorbeeld over meldingen en vergunningen) en beheerplannen vast te stellen voor die wateren. Daarnaast is het Rijk voor de rijkswateren het bevoegd gezag om projectplannen vast te stellen en peilbesluiten te nemen.
Het Rijk heeft de taak om een nationaal waterplan op te stellen. Daarin dienen de hoofdlijnen te worden opgenomen van het nationale waterbeleid en de daartoe behorende aspecten van het nationale ruimtelijke beleid. Die hoofdlijnen omvatten onder meer een aanduiding van de gewenste ontwikkeling, werking en bescherming van de watersystemen en een beschrijving van maatregelen en voorzieningen die in dat verband nodig zijn (artikelen 2.25, 3.1 en 3.9 Omgevingswet). Aan deze verplichting is voldaan door middel van ‘Het Nationaal Water Programma 2022-2027’.

Toezicht ‘hoger gezag’ / taakverwaarlozing

De Waterwet biedt mogelijkheden aan overheden om ‘in te grijpen’ bij de taakuitoefening door andere overheden. Provincies kunnen waterschappen een aanwijzing geven over de uitoefening van bevoegdheden of de uitvoering van taken (waaronder het nemen van peilbesluiten), indien een

37 ABRvS 18 mei 2022, ECLI:NL:RVS:2022:1422.

samenhangend en doelmatig regionaal waterbeheer dat vordert (artikel 2.33, tweede lid, onder c en d Omgevingswet). En ook de Staat kan, indien internationale verplichtingen of bovenregionale belangen dat noodzakelijk maken, provincies en/of waterschappen een aanwijzing geven over de uitoefening van bevoegdheden of de uitvoering van taken in het kader van het waterbeheer (artikel 2.34 Omgevingswet). Dat het geven van een aanwijzing nodig is, zal goed moeten worden gemotiveerd door de overheid die aanwijst. Daarnaast bieden de Provinciewet (artikel 121) en de Gemeentewet (artikel 124) algemene grondslagen aan 'hogere overheden' om in te grijpen indien 'lagere overheden' een wettelijke taak niet, of niet naar behoren, uitoefenen. In de praktijk wordt van deze instrumenten echter nauwelijks gebruikgemaakt, gelet op de hoge juridische drempel die daarvoor geldt en de praktische bezwaren vanuit interbestuurlijke verhoudingen.

7.4 Nadeelcompensatie en aansprakelijkheid

Zoals hierboven aangegeven is het juridische uitgangspunt dat de eigenaar van een woning of een ander gebouw in beginsel zelf verantwoordelijk is voor de staat van de fundering en dat hij/zij de herstelkosten daarvan zelf moet dragen. Ditzelfde geldt voor appartementseigenaren die deel uitmaken van een vereniging van eigenaren. Alleen als actief handelen van een overheid, een andere burger (bijvoorbeeld de buurman) of een bedrijf leidt tot funderingsschade, kan ruimte bestaan om een ander aansprakelijk te houden. Voor overheden geldt in het bijzonder dat ook het nalaten van actief handelen (bijvoorbeeld het verzaken van een zorgplicht), tot gevolg kan hebben dat zij aansprakelijk zijn voor de funderingsschade tegenover individuele pandeigenaren.
Het huidige recht biedt echter maar in beperkte mate instrumenten aan individuele pandeigenaren om de kosten als gevolg van schade aan hun funderingen bij derden te verhalen. Zoals aangegeven in de introductie van dit hoofdstuk kan vooral het aantonen van het causaal verband tussen de funderingsschade en het handelen dat wordt verweten, een lastig te nemen horde zijn. Dat geldt zowel bij rechtmatig handelen als bij onrechtmatig handelen (zie hierna). Rechtzoekenden hebben daarbij ook nog eens te maken met verschillende procesrechtelijke regels.

Nadeelcompensatie: tegemoetkoming schade bij rechtmatig handelen

Betekenis van nadeelcompensatie

Optreden door overheden is veelal rechtmatig (lees: in overeenstemming met het recht). Toch kunnen handelingen van overheden (of het achterwege blijven daarvan) ertoe leiden dat een burger (of een bepaalde groep burgers) onevenredig veel schade lijdt ten opzichte van anderen. Het zou dan onredelijk zijn om deze burger of deze groep geen enkele vorm van tegemoetkoming in geleden schade toe te kennen. Deze vorm van tegemoetkoming wordt nadeelcompensatie genoemd. Sinds 1 januari 2024 is een algemene grondslag voor nadeelcompensatie in de Algemene wet bestuursrecht opgenomen (artikel 4:126 e.v. Awb).
Nadeelcompensatie houdt in dat de overheid in kwestie schade vergoedt, ook al is haar handelen niet in strijd met het recht. Met andere woorden, er

is geen sprake van een onrechtmatige daad en dus ook niet van directe of indirecte aansprakelijkheid.
Veelal dient de burger een verzoek voor nadeelcompensatie in bij de overheid. Nadeelcompensatie voorziet echter in de regel niet in een volledige vergoeding van geleden schade. Het gaat om een tegemoetkoming in geleden schade. Het beoordelen van de vraag of aanspraak bestaat op toekenning van nadeelcompensatie is voorbehouden aan de bestuursrechter.

Nadeelcompensatie voor (infrastructurele) werkzaamheden door overheden

Nadeelcompensatie voor funderingsschade kan aan de orde zijn wanneer overheden (infrastructurele) werken uitvoeren. Denk bijvoorbeeld aan de aanleg van de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, waarbij funderingsschade is ontstaan aan omliggende gebouwen.[38] Maar ook bij de aanleg of vernieuwing van een weg of spoorweg door bijvoorbeeld Rijkswaterstaat kan in bepaalde gevallen nadeelcompensatie worden geboden (IenW, 2024).

Nadeelcompensatie waterbeheerder

Bij nadeelcompensatie in verband met funderingsschade zijn de waterbeheerders relevante partijen (zie hierboven). Aan degene die als gevolg van de rechtmatige uitoefening van een taak of bevoegdheid in het kader van het waterbeheer schade lijdt of zal lijden, wordt op verzoek van de benadeelde door de waterbeheerder een vergoeding toegekend. Het moet daarbij wel gaan om schade die redelijkerwijze niet of niet geheel ten laste van de benadeelde behoort te blijven. Daarnaast mag vergoeding van die schade ook niet op een andere manier hebben plaatsgevonden (artikel 15.1 e.v. Omgevingswet). Deze nadeelcompensatieregeling is nader uitgewerkt in onder meer de verordeningen van de waterschappen.
De regeling is van toepassing voor gevolgen die voortkomen uit zowel besluiten als feitelijke handelingen die door of namens een waterbeheerder zijn genomen of uitgevoerd. Voor bijvoorbeeld peilbesluiten van waterschappen – een publiekrechtelijke bevoegdheid die in de praktijk vaak wordt aangegrepen voor een verzoek om nadeelcompensatie – geldt namelijk dat niet alleen de rechtmatige vaststelling van een peilbesluit, maar ook de feitelijke uitvoering daarvan onder het bereik van de regeling valt (denk aan het opzetten of verlagen van een peil, het bedienen van sluizen en gemalen, het aanleggen van duikers, de afvoer van overtollig water, enzovoort).[39] Ook de gevolgen van deze feitelijke uitvoering vormen daardoor mogelijk een grond voor nadeelcompensatie. Bij peilbesluiten is het overigens van belang om onderscheid te maken tussen een peil*aanpassing* enerzijds en een peil*wijziging* anderzijds. Wanneer het waterschap een peilbesluit vaststelt waarin het oppervlaktewaterpeil wordt aangepast aan de op natuurlijke wijze gedaalde bodem (ook wel een corrigerend peilbesluit genoemd), wordt in beginsel geen nadeelcompensatie toegekend.[40] De maaiveldda-ling is in die situatie ontstaan ten gevolge van de 'natuurlijke' bodemdaling (inklinking en oxidatie). Hierbij wordt bedoeld een natuurlijke bodemdaling in juridische zin, dat wil zeggen dat er niet een specifieke oorzaak van de

38 Rb. Amsterdam 23 december 2023, ECLI:NL:RBAMS:2013:9325.

39 Rb. Limburg 19 februari 2021, ECLI:NL:RBLIM:2021:1469.
40 ABRvS 16 november 2005, ECLI:NL:RVS:2005:AU6237.

daling valt aan te wijzen. Een dergelijke ontwikkeling wordt als een normaal maatschappelijk risico voor burgers beschouwd (zie ook hierna). Schade ten gevolge van peilwijziging komt daarentegen wél deels voor vergoeding (lees: een tegemoetkoming) in aanmerking.[41] Het gaat daarbij om het vaststellen van een lager peil door het nemen van een nieuw peilbesluit, bijvoorbeeld ten behoeve van landbouw, als gevolg waarvan de natuurlijke bodemdaling door menselijk handelen wordt versneld.[42] Bij peilbesluiten moet een afweging van verschillende belangen worden gemaakt (agrariërs, bewoners stedelijk gebied enzovoort).

Nadeelcompensatie via vergunninghouders, waaronder drinkwaterbedrijven

Pandeigenaren die funderingsschade lijden als gevolg van het onttrekken of infiltreren van water, kunnen eveneens een beroep doen op een compensatieregeling (artikel 15.12 Omgevingswet). Op grond van deze bepaling is een vergunninghouder, bijvoorbeeld een drinkwaterbedrijf, verplicht om eventuele schade te vergoeden die eigenaren van gebouwen lijden door de grondwateronttrekking of infiltratie, althans voor zover dit redelijkerwijs kan worden gevergd. Drinkwaterbedrijven kampen momenteel met aanzienlijke tekorten bij de aan te houden reserves en dringen bij de politiek aan op een vlotte vergunningverlening voor grondwateronttrekkingen. Dat kan gaan leiden tot meer nadeelcompensatieclaims.

Het bijzondere aan deze regeling is dat niet de overheid de schade moet vergoeden, zoals bij de nadeelcompensatieregeling op grond van artikel 15.1 Omgevingswet het geval is, maar de vergunninghouder,[43] thans initiatiefnemer genoemd. De initiatiefnemer moet schade aan onroerende zaken ten gevolge van zijn/haar grondwateronttrekking zoveel mogelijk voorkomen, en voor zover dat niet mogelijk is, zal hij/zij deze schade moeten vergoeden. Daarbij kan de eigenaar de provincie verzoeken om te onderzoeken of de schade is veroorzaakt door één of meer onttrekkingen of infiltraties.[44] Indien de schade door verscheidene onttrekkingen of infiltraties kan zijn veroorzaakt en het niet eenvoudig is om vast te stellen wat precies de schade heeft veroorzaakt (multicausaliteit), zal de provincie de schade moeten vergoeden, waarbij zij later kan proberen verhaal te halen op de initiatiefnemer. Bij het uitkeren van een schadevergoeding door Gedeputeerde Staten aan een pandeigenaar, is de pandeigenaar verplicht tot overdracht van de rechten welke hij tegenover de initiatiefnemer had kunnen uitoefenen (artikel 15.16, tweede lid, Omgevingswet).

Bijzondere aandachtspunten bij nadeelcompensatie

Bij het beoordelen of iemand in aanmerking komt voor nadeelcompensatie, spelen veel aandachtspunten een rol. Op de belangrijkste vragen die moeten worden beantwoord wanneer wordt verzocht nadeelcompensatie toe te kennen, gaan wij hierna in.

41 ABRvS 22 april 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BI1836; ABRvS 2 mei 2007, ECLI:NL:RVS:2007:BA4181.
42 ABRvS 22 april 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BI1836.
43 ABRvS 24 maart 2004, ECLI:NL:RVS:2004:AO6051; ABRvS 29 oktober 2014, ECLI:NL:RVS:2014:3862.
44 Daartoe hebben de gezamenlijke provincies de Adviescommissie Schade Grondwater (ACSG) in het leven geroepen.

Aantoonbaarheid causaal verband

Tot het toekennen van nadeelcompensatie wordt alleen overgegaan als de schade een rechtstreeks en onmiddellijk gevolg is van de schadeoorzaak waarop een beroep wordt gedaan, bijvoorbeeld een geconstateerde verlaging van het peil. Voor burgers, op wie de bewijslast rust, is het echter vaak uitermate lastig om het causaal verband, oftewel het rechtstreeks en onmiddellijk gevolg van een oorzaak, aan te tonen. Zoals eerder beschreven ontstaat funderingsschade immers vaak door een combinatie van factoren, waarbij het bovendien lastig is om te bepalen in welke mate iedere oorzaak heeft bijgedragen aan het ontstaan van de schade (multicausaliteit).[45] Bij nadeelcompensatie moet het – net als bij schadevergoeding voor onrechtmatig handelen (zie hierna) – gaan om schade die in rechtstreeks verband staat met het schadeveroorzakende rechtmatige overheidshandelen. Bij funderingsschade is dit door multicausaliteit lastig.

Bij nadeelcompensatie wordt in de regel gepoogd om aan dit bewijsprobleem voor burgers tegemoet te komen, door op kosten van het bestuursorgaan een onafhankelijke *commissie van deskundigen* in te schakelen. Deze deskundigencommissie zal dan een oordeel moeten vormen over het causaal verband en adviseert daarover vervolgens het bestuursorgaan. Dit dient ter versteviging van de positie van burgers. Maar ook deskundigen zijn het niet altijd eens, wat weer aanleiding kan geven tot allerlei procedures.

45 Rb. Limburg 19 februari 2021, ECLI:NL:RBLIM:2021:1469; Rb. Den Haag 3 april 2018, ECLI:NL:RBDHA:20183748.

Voorzienbaarheid

In veel funderingszaken is schade veroorzaakt door peilverlagingen die al geruime tijd geleden hebben plaatsgevonden. Van belang hierbij is ook dat funderingsschade zich soms pas jaren ná de schadeoorzaak manifesteert. Daarom moet, in het kader van (actieve) risicoaanvaarding, de vraag worden beantwoord of een redelijk denkend en handelend burger op de hoogte had kunnen zijn van de nadelige ontwikkeling (lees: schadeoorzaak) ten tijde van zijn investeringsbeslissing (dat kan bijvoorbeeld het aankopen van een woning zijn).[46] Als die vraag bevestigend moet worden beantwoord en de schade dus voorzienbaar was in de zin van artikel 4:126, tweede lid, onder a Awb, had de koper van een woning deze nadelige gevolgen kunnen dekken door een lager bod te doen op de woning. Het gaat dan om een privaatrechtelijke verhouding tussen de koper en verkoper, waar de overheid in principe buiten staat. Indien de schade voorzienbaar was, bestaat er geen grond om nadeelcompensatie toe te kennen.

Normaal maatschappelijk risico

Het normaal maatschappelijk risico (artikel 4:126, eerste lid, Awb) heeft betrekking op de vraag welke schade redelijkerwijs ten laste van de burger behoort te blijven. Of een schadeveroorzakende maatregel tot het normaal maatschappelijk risico van een burger behoort, zal afhangen van de aard van de schadeveroorzakende maatregel (tijd, duur, plaats, ontstaanswijze en andere relevante ontwikkelingen), maar ook van de aard, ernst en omvang van de schade.[47]

46 ABRvS 28 september 2016, ECLI:NL:RVS:2016:2582.
47 ABRvS 4 mei 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1205; ECLI:NL:RVS:2020:2037.

De behartiging van waterstaatsdoeleinden wordt bijvoorbeeld gezien als een normale maatschappelijke ontwikkeling in het kader van het algemeen belang.[48] Wanneer het waterschap een peilbesluit vaststelt waarin het oppervlaktewaterpeil wordt aangepast aan de op natuurlijke wijze gedaalde bodem (lees: een peilaanpassing), bestaat zoals gezegd geen mogelijkheid tot het verzoeken van nadeelcompensatie. Een dergelijk corrigerend peilbesluit wordt tot het normaal maatschappelijk risico gerekend.

Bij een peilwijziging (met als doel de drooglegging te wijzigen) of feitelijke gebeurtenissen ten gevolge van een peilbesluit (het opzetten of verlagen van een peil, het bedienen van sluizen en gemalen, het aanleggen van duikers, de afvoer van overtollig water enzovoort) ligt dit anders (zie ook hiervoor). Als een peilbesluit bijvoorbeeld onevenredig veel schade veroorzaakt voor een bepaalde groep burgers, ligt het aannemen van een normaal maatschappelijk risico minder voor de hand.

Bij waardevermindering van een woning (door toedoen van funderingsschade) is bij een planologische wijziging die leidt tot planschade een percentage van 2 tot 5% van de waarde van de woning als normaal maatschappelijk risico gebruikelijk.[49] Dit houdt in dat bij een abnormale ontwikkeling moet worden uitgegaan van het minimum van 2%, terwijl bij een normale maatschappelijke ontwikkeling (die in de lijn der verwachtingen ligt) een hoger percentage tot maximaal 5% in de rede ligt.[50]

48 ABRvS 17 september 2014, ECLI:NL:RVS:2014:3378.
49 ABRvS 28 september 2016, ABRvS 26 augustus 2020, ECLI:NL:RVS:2016:2582.
50 ABRvS 1 juli 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2071; ABRvS 2 juli 2014, ECLI:NL:RVS:2014:2396.

Bij nadeelcompensatie kan dit percentage hoger liggen. Vanaf de inwerkingtreding van de Omgevingswet met ingang van 1 januari 2024 geldt een forfait van 4% bij indirecte schade bestaande uit waardedaling van de woning (artikel 15.7 Omgevingswet). Dit zegt nog niets over directe schade aan de woning, zoals schade aan de fundering of andere vormen van schade. Welk forfait hiervoor gaat gelden, zal in de rechtspraak moeten worden uitgemaakt. Uitgangspunt is hierbij de lijn die in de rechtspraak al wordt gehanteerd.

Schadebeperkingsplicht

De schadebeperkingsplicht is ook een belangrijk aspect waarmee rekening moet worden gehouden bij een verzoek om nadeelcompensatie. Schade aan panden als gevolg van droogstand van funderingen is een langzaam proces. Mits eigenaren bekend zijn geraakt met de schade, worden zij geacht om maatregelen te nemen om verdergaande schade te beperken.

Vergoeding van schade via andere regeling

Nadeelcompensatie is een restcategorie: deze mogelijkheid komt pas aan de orde indien niet op een andere manier is voorzien in de vergoeding van schade. Te denken valt bijvoorbeeld aan vergoeding van de schade via een particuliere opstalverzekering.[51] Maar ook als reeds afspraken zijn gemaakt met de overheid of met derde partijen over de (onverplichte) vergoeding van schade, behoort nadeelcompensatie niet langer tot de mogelijkheden.

51 Waarbij dient te worden opgemerkt dat funderingsschade niet valt onder de reguliere dekking van een opstalverzekering. Daarvoor dient dan een aparte verzekering te worden afgesloten.

Als sprake is van aansprakelijkheid op grond van onrechtmatige overheidsdaad (zie hierna), is nadeelcompensatie eveneens uitgesloten.

Aansprakelijkheid: schadevergoeding bij onrechtmatig handelen

Om als pandeigenaar bij funderingsschade een ander aansprakelijk te kunnen stellen, moet aan vier vereisten zijn voldaan om tot schadevergoeding te komen.

Onrechtmatig handelen
Een partij kan verplicht zijn om schade te vergoeden op grond van onrechtmatige daad (artikel 6:162 BW). Daarvoor is allereerst vereist dat die partij onrechtmatig handelt jegens een ander. Dat kan op drie manieren: (a) door inbreuk te maken op een recht; (b) door te handelen of na te laten in strijd met een wettelijke plicht; (c) door te handelen of na te laten in strijd met de ongeschreven maatschappelijke betamelijkheid.

Toerekenbaarheid
De onrechtmatige daad moet toerekenbaar zijn aan de dader. Kort gezegd moet de onrechtmatige gedraging zijn schuld zijn.

Causaal verband
Het onrechtmatig handelen moet hebben geleid tot schade. Anders gezegd: er moet een causaal verband bestaan tussen de onrechtmatige daad en de schade.

Aantoonbaarheid schade
De schade moet aantoonbaar zijn.[52] Het aantonen van een aansprakelijkheid vanwege onrechtmatig handelen bij funderingsschade is lastig. Multicausaliteit maakt het ingewikkeld om een afzonderlijk causaal verband aan te tonen, waarmee de betreffende verantwoordelijke partij (overheid of private partij) aansprakelijk kan worden gesteld. Daarnaast kan het lastig zijn om aan te tonen dat er sprake is van onrechtmatig handelen door een overheid. Het is voor een benadeelde – op wie in beginsel de bewijslast rust – daarom lang niet altijd makkelijk om aan te tonen dat aan al deze vereisten is voldaan en dat hij zodoende recht heeft op schadevergoeding.

Hierna bespreken we situaties waarbij sprake kan zijn van aansprakelijkheid bij onrechtmatig handelen door private partijen (A) respectievelijk overheden (B).

A. Aansprakelijkheid private partijen bij onrechtmatig handelen
Behalve overheden kunnen ook private partijen onrechtmatig handelen. Met betrekking tot funderingsschade valt bijvoorbeeld te denken aan een woningeigenaar die bij het realiseren van een kelder onder zijn pand de fundering van de buurman aantast. Of aan een aannemersbedrijf dat bij heiwerkzaamheden voor de bouw van een nieuw winkelcentrum dusdanige trillingen veroorzaakt, dat de fundering van omliggende panden beschadigd raakt. Ook als er sprake is van een zorgvuldige voorbereiding en uitvoering

52 Als vijfde vereiste wordt soms genoemd het relativiteitsvereiste. Dat houdt in dat geen verplichting tot schadevergoeding bestaat, wanneer de geschonden norm niet strekt tot bescherming tegen de schade zoals de benadeelde die heeft geleden (artikel 6:163 BW).

van werkzaamheden, kan overigens aansprakelijkheid bestaan op het moment dat schade ontstaat aan een omliggend pand.[53]
De eigenaar van het pand met de aangetaste fundering kan dan – mits aan alle hiervoor genoemde vier vereisten is voldaan – de veroorzaker van de schade aanspreken voor schadevergoeding, zelfs wanneer die veroorzaker over een vergunning beschikt om zijn werkzaamheden te mogen uitvoeren. Het verkrijgen van een vergunning van een overheid vrijwaart de vergunninghouder namelijk niet van aansprakelijkheid jegens derden.[54]

B. Aansprakelijkheid overheid door nalatigheid
Overheden kunnen onrechtmatig handelen. Het gaat dan vaak om situaties waarin de overheid heeft nagelaten bepaalde acties te verrichten. Voorbeelden hiervan zijn:

- Niet tijdig verwijderen van schotten uit een duiker, ondanks voorspelling van hevige regenval.[55]
- Onvoldoende toezien op de handhaving van de waterstanden zoals opgenomen in een peilbesluit.[56]
- Te weinig en/of te laat onderhoud verrichten aan een rioleringsnetwerk dat eigendom is van de overheid, als gevolg waarvan funderingsschade aan woningen ontstaat.[57]

In dergelijke situaties kunnen burgers of ondernemingen de betreffende overheid aansprakelijk stellen voor geleden schade. Hiervoor kunnen zij bij de civiele rechter terecht.[58] Het met succes aansprakelijk stellen van een overheid is echter geen eenvoudige opgave. Rechters nemen namelijk niet snel aan dat een overheid aansprakelijk te stellen is.[59] Daarbij speelt multicausaliteit een rol, maar ook de beleidsvrijheid die iedere overheid heeft om invulling te geven aan de op haar rustende taken en verplichtingen.

Wij beschrijven hierna de meest voorkomende situaties die in relatie kunnen staan met funderingsschade.

Opstalaansprakelijkheid overheden
Een bijzondere vorm van aansprakelijkheid geldt voor de bezitter van een opstal, zoals een riolering of een dijk. Indien bijvoorbeeld door een gebrekkig riool, waarvan een gemeente eigenaar is, lekkages ontstaan en indien als gevolg daarvan schimmel aan funderingspalen ontstaat, kan de eigenaar van een woning de gemeente aanspreken. Het betreft hier een zogeheten risicoaansprakelijkheid (artikel 6:174 BW). Kort gezegd houdt dit in dat voor het aantonen van de aansprakelijkheid van de gemeente enkel vereist is dat de riolering gebrekkig is. Het vereiste dat er sprake moet zijn van schuld geldt dan niet.

53 HR 12 januari 2024, ECLI:NL:HR:2024:17.
54 HR 21 oktober 2005, ECLI:NL:HR:2005:AT8823.
55 Hof Arnhem-Leeuwarden 14 juli 2015, ECLI:NL:GHARL:2015:5257.
56 Hof Arnhem-Leeuwarden 8 november 2016, ECLI:NL:GHARL:2016:8931.
57 HR 30 november 2012, ECLI:NL:HR:2012:BX7487
58 ABRvS 1 november 2017, ECLI:NL:RVS:2017:2925.
59 Zie bijvoorbeeld: HR 30 november 2012, ECLI:NL:HR:2012:BX7487; HR 26 november 2010, ECLI:NL:HR:2010:BN9465; HR 14 november 2008, ECLI:NL:HR:2008:BF1892; Hof Amsterdam 18 november 2014, ECLI:NL:GHAMS:2014:4820; Hof Amsterdam 10 januari 2017, ECLI:NL:GHAMS:2017:74; Rb. Gelderland 21 oktober 2020, ECLI:NL:RBGEL:2020:5921.

Maatgevend voor de aansprakelijkheid voor gebrekkige rioleringen in relatie tot funderingsschade is een bekend arrest uit 2012.[60] Centraal in deze uitspraak stond het rioleringsnetwerk in Dordrecht, dat al jarenlang lekkages veroorzaakte. Door deze lekkages ontstond een te lage grondwaterstand en als gevolg daarvan kwamen funderingspalen ondergronds ('droog') te staan. Aansprakelijkheid van de gemeente als eigenaar van de riolering werd afgewezen, omdat de gemeente volgens de rechter voldoende in het werk had gezet om de funderingsschade tegen te gaan. De gemeente had namelijk een plan opgesteld om de gebreken aan te pakken en daarbij ook een prioritering aangebracht. Dat daarmee niet onmiddellijk alle problemen waren verholpen, deed daar niet aan af. De gemeente had zich voldoende ingespannen en meer kon redelijkerwijs niet van haar worden verwacht. In dat kader speelt ook een rol dat een overheid niet over onbeperkte financiën beschikt.

Aansprakelijkheid bij uitvoering werkzaamheden of feitelijke handelingen van overheden

Overheden kunnen daarnaast onrechtmatig handelen door zelf schade te berokkenen aan de funderingen van panden. Dat kan bijvoorbeeld gebeuren bij de uitvoering van straat- of rioleringswerkzaamheden. Bij zulke werkzaamheden, die doorgaans plaatsvinden door of in opdracht van gemeenten of andere overheden, kan de fundering van een nabijgelegen pand beschadigd raken. Een ander voorbeeld zijn uitvoeringswerkzaamheden bij het aanleggen van een verkeersdrempel of verkeersplateau, als gevolg waarvan trillingen ontstaan die een pand kunnen beschadigen.[61]

Aansprakelijkheid overheden bij schending (water)zorgplichten

Op gemeenten rusten, in het kader van hun publieke taken, verschillende zorgplichten die kunnen raken aan de funderingen van gebouwen. Het gaat daarbij vaak om een inspanningsverplichting en niet om een resultaatverplichting (zie § 7.3). De rechter neemt niet zomaar aan dat een overheid een zorgplicht heeft geschonden; daarvoor zijn bijzondere omstandigheden vereist. De gedachte achter deze terughoudende toetsing is dat overheden niet over onbeperkte (financiële) middelen beschikken om toezicht te kunnen uitoefenen in het kader van hun publieke taken.[62]
De omstandigheden van het geval kleuren de verschillende zorgplichten in. Als een overheid bepaalde signalen of klachten ontvangt, dient zij daarop adequaat te reageren. Daarmee is niet gezegd dat de overheid per definitie ieder probleem onmiddellijk moet verhelpen. Wel dient serieus te worden gekeken naar eventuele meldingen. Bezien moet worden of er aanleiding bestaat om een onderzoek in te stellen en of het nodig is om maatregelen te treffen. Overheden hebben daarbij beleidsvrijheid.[63] Naarmate een overheidslichaam meer bekend is met risico's, wordt een actievere houding verwacht om die risico's tegen te gaan. Aan de hand van factoren zoals kwetsbaarheid van panden en gebieden, mogelijk te nemen maatregelen en financiële middelen, kan de zorgplicht van een overheid in de ene situatie

60 HR 30 november 2012, ECLI:NL:HR:2012:BX7487.

61 Gerechtshof Amsterdam 10 oktober 2020, ECLI:NL:GHAMS:2020:2902.
62 HR 19 november 2021, ECLI:NL:HR:2021:1722; HR 12 juli 2013, ECLI:NL:HR:2013:102; HR 17 december 2010, ECLI:NL:HR:2010:BN6236.
63 Hof 's-Hertogenbosch 8 december 2015, ECLI:NL:GHSHE:2015:5148.

verder reiken dan in een andere situatie. De omstandigheden van het geval zijn leidend. Overheden hoeven in ieder geval niet te garanderen dat elke vorm van wateroverlast voorkomen wordt, bijvoorbeeld in het geval van zeer extreme regenval.[64]

Aansprakelijkheid overheden bij nalaten handhaving peilbesluiten
Peilbesluiten kunnen een grondslag zijn voor het toekennen van nadeel-compensatie. Daarbij hoeft geen sprake te zijn van onrechtmatig handelen van het waterschap, zoals in § 7.4.1 uiteengezet.
Soms kunnen peilbesluiten echter wél leiden tot aansprakelijkheid van waterschappen voor onrechtmatig handelen; zie de hiervoor besproken situatie B, 'Aansprakelijkheid overheid door nalatigheid'.

Een peilbesluit dat ziet op het vaststellen van (de bandbreedte van) waterstanden, is op zichzelf genomen niet onrechtmatig.[65] Wel kan het zo zijn dat gebeurtenissen naderhand leiden tot onrechtmatig handelen door het waterschap, al komt dit niet vaak voor. Het enkele feit dat op enig moment het op grond van het peilbesluit geldende streefpeil wordt overschreden, betekent nog niet dat het waterschap zijn zorgplicht heeft geschonden. Dat is anders bij een structurele en substantiële overschrijding van het streefpeil. In dat geval is het aan het waterschap om toe te lichten welke inspanningen het heeft verricht om het streefpeil te handhaven en waarom deze inspanningen de structurele overschrijding niet hebben kunnen voorkomen.[66]

64 Rb. Noord-Holland 29 maart 2023, ECLI:NL:RBNHO:2023:3619.
65 Hof Den Haag 22 maart 2016, ECLI:NL:GHDHA:2016:702.
66 Hof Arnhem-Leeuwarden 8 november 2016, ECLI:NL:GHARL:2016:8931.

8 OVERHEIDSAANPAK FUNDERINGS-PROBLEMATIEK: OVERZICHT VAN REGELINGEN

Dit hoofdstuk geeft een indruk van nationale, gemeentelijke en provinciale regelingen die tot nu toe her en der in Nederland zijn ingezet om de funderingsproblematiek aan te pakken. Aan de orde komen:

- leningen voor de aanpak van urgente funderingsproblematiek in vijf gemeenten vanuit het Fonds Duurzaam Funderingsherstel (Rijk);
- eenmalige bijdragen aan zes gemeenten met urgente funderingsproblematiek vanuit het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (Rijk);
- subsidies en lastenverlichtende maatregelen voor eigenaar-bewoners in de Rotterdamse wijk Bloemhof (gemeente Rotterdam);
- informatieloket en subsidieregeling voor funderingsonderzoek en -herstel in het Friese veenweidegebied (samenwerkende lokale overheden);
- subsidieregelingen voor funderingsonderzoek, funderingsherstel en sloop/nieuwbouw in Zaanstad (gemeente Zaanstad);
- subsidieregelingen voor funderingsonderzoek, schadeherstel, nieuwbouw, risicopreventie en contra-expertise bij woningen aan kanaal Almelo-De Haandrik (provincie Overijssel).

Bij de uitwerking van ons advies hebben we in samenwerking met KPMG ook nog gekeken naar subsidieregelingen voor funderingsonderzoek (en soms funderingsherstel) die van kracht zijn c.q. zijn geweest in de gemeenten Amsterdam, Dordrecht, Emmen, Gouda, Haarlem en Schiedam. Deze regelingen blijven in dit hoofdstuk buiten beschouwing. Het hiernavolgende overzicht is dus niet uitputtend.

8.1 Nationale regelingen

Hierna beschrijven we twee nationale regelingen die de afgelopen jaren beschikbaar zijn geweest om gedupeerden van funderingsschade te ondersteunen: een leenfaciliteit voor eigenaar-bewoners vanuit het Fonds Duurzaam Funderingsherstel en een eenmalige bijdrage uit het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) voor funderingsherstel aan woningen in zes gemeenten.

Fonds Duurzaam Funderingsherstel

Het Fonds Duurzaam Funderingsherstel (FDF) is in 2017 opgericht op initiatief van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), in samenwerking met het KCAF, de provincie Fryslân, de Stichting Waarborgfonds Eigen Woningen, de Nederlandse Vereniging van Banken, het Verbond van Verzekeraars en de gemeenten Rotterdam, Zaanstad en Schiedam (BZK, 2023). Het fonds verstrekt leningen aan particuliere woningeigenaren voor de financiering van funderingsherstel. Op dit moment kunnen eigenaar-bewoners uit de volgende vijf gemeenten een beroep doen op het fonds: Alphen aan den Rijn, Haarlem, Lansingerland, Rotterdam en Zaanstad. Hierna schetsen we de regeling op hoofdlijnen.

Tabel 5: Toelichting op FDF

Soort regeling	Hoogte steun	Voorwaarden	Omvang doelgroep
Het fonds, beheerd door het Stimuleringsfonds Volkshuisvesting Nederlandse gemeenten, stelt leningen beschikbaar voor urgent funderingsherstel in de vijf aangesloten gemeenten: Alphen aan den Rijn, Haarlem, Lansingerland, Rotterdam en Zaanstad. Behalve de standaardlening is er een maatwerklening voor mensen met onvoldoende financiële draagkracht.	De funderingslening bedraagt minimaal € 2.500. Gemeenten kunnen een maximum stellen. De hoogte van de rente op de leningen is gelijk aan de gemiddelde hypotheekrente in de markt (thans circa 3,90%).	Alle huiseigenaren binnen het bouwblok moeten deelnemen aan het funderingsherstel. Er moet ten minste één eigenaar-bewoner zijn die geen (aanvullende) hypotheek bij een reguliere bank kan krijgen. Het geleende bedrag moet worden gestort in een bouwdepot.	Tot en met 2022 zijn in totaal 69 leningen afgesloten.

Achtergrond van het fonds

Bij de oprichting van het FDF was de verwachting dat méér dan de huidige vijf aangesloten gemeenten een urgente herstelopgave zouden hebben en zouden deelnemen, waardoor jaarlijks 200 leningen zouden worden verstrekt. Echter, tot en met 2022 zijn er in totaal slechts 69 leningen afgesloten.

Ongeveer 90% van de leningen betreft 'maatwerkleningen' voor mensen die niet terecht kunnen bij een reguliere hypotheekverstrekker, omdat zij niet voldoende leencapaciteit hebben. Bij zo'n maakwerklening wordt de rente kwijtgescholden en hoeven leners pas af te lossen op het moment dat dit voor hen financieel mogelijk is. Tussentijds moeten leners in principe om de drie jaar via een hertoets aantonen dat hun financiële situatie niet is verbeterd. Als dat inderdaad uit de hertoets blijkt, wordt de kwijtschelding van rentebetaling en het uitstel van aflossing gecontinueerd. Voor de hertoets dienen leners een vergoeding van € 155 te betalen.
Hoewel – onder voorwaarden – iedereen een beroep kan doen op het fonds, maken in de praktijk vrijwel alleen de mensen die nergens anders terecht kunnen gebruik van het fonds. Dat heeft vooral te maken met de (fors) hogere rente die het fonds de afgelopen jaren hanteerde ten opzichte van de rente bij reguliere marktverstrekkers.[67] Inmiddels is het rentebeleid van het fonds aangepast en in lijn gebracht brengen met de marktrente.

Doorontwikkeling van het fonds

In 2023 heeft de minister van BZK aangekondigd dat hij het fonds landelijke dekking wil geven en exclusief wil richten op eigenaar-bewoners die geen lening kunnen krijgen bij een reguliere hypotheekverstrekker (BZK, 2023). Om de landelijke dekking mogelijk te maken wil de minister het financiële risico dat gemeenten lopen als leners niet kunnen afbetalen, verplaatsen naar het Rijk. De keuze om het fonds alleen te richten op mensen die niet voldoen aan de leenvoorwaarden van reguliere hypotheekverstrekkers, is feitelijk een formalisering van de huidige praktijk.

Daarnaast heeft de minister van BZK nog een aantal andere wijzigingen aangekondigd:

- Ook eigenaren van vrijstaande panden kunnen voortaan terecht bij het fonds (nu geldt dat alleen voor eigenaren van woningen in een bouwblok).
- Leningen mogen alleen nog worden aangewend voor funderingsherstel en noodzakelijke ingrepen daarbij; andere bestedingsdoelen (zoals verduurzaming) worden uitgesloten.
- Het bestuur van het fonds krijgt meer discretionaire ruimte om maatwerk te leveren indien bijvoorbeeld sloop-nieuwbouw een betere optie is dan herstel van de fundering.

Financiering van het fonds

Het Rijk heeft bij de oprichting € 20 miljoen bijgedragen aan het fonds. De aangesloten gemeenten dragen op dit moment voor de verstrekte hypothecaire leningen het zogenoemde *loan-to-income*-risico (gerelateerd aan de financiële draagkracht van de aanvrager) en hypotheekverstrekkers dragen het *loan-to-value*-risico (gerelateerd aan de waarde van het onderpand). Zoals aangegeven is de minister van BZK van plan om het *loan-to-income*-risico voortaan bij het Rijk te leggen.
Verder was oorspronkelijk het idee dat de rijksbijdrage door marktpartijen zou worden aangevuld tot € 100 miljoen. Maar dat plan heeft geen doorgang gevonden gezien de geringe volumes van de leningaanvragen.

67 Oorspronkelijk was het idee dat het rendement op de reguliere leningen (de niet-maatwerkleningen) die het fonds verstrekte bij zou dragen aan de kosten van de maatwerk lenigen

Eenmalige ISV-bijdrage Ministerie van VROM

In 2001 heeft de toenmalige minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) een eenmalige bijdrage toegekend aan zes gemeenten die te maken hadden met excessieve kosten voor de aanpak van funderingsproblemen. De rijksbijdrage was afkomstig uit het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV). In de gemeenten Dordrecht, Gouda, Haarlem, Schiedam, Waddinxveen en Zaanstad konden eigenaar-bewoners van panden met funderingsproblemen een beroep doen op een deel van de € 23 miljoen die als rijksbijdrage beschikbaar was gesteld.

In totaal zijn in de periode 2001-2010 met de rijksbijdrage de fundering van 3.200 woningen, verdeeld over de zes gemeenten, aangepakt. De ondersteuning bestond in de meeste gevallen uit onderzoek dat de gemeente uitvoerde of subsidieerde, subsidie voor funderingsherstel en een vangnetlening met aantrekkelijke voorwaarden. Deze vangnetleningen werden gefinancierd via een 'revolverend' fonds[68] onder beheer van het Stimuleringsfonds volkshuisvesting Nederlandse gemeenten (SVn).

68 Bij revolverende fondsen vloeien de opbrengsten – zoals rente en afgeloste leningen – terug naar het fonds, zodat het geld op een gegeven moment kan worden ingezet voor het financieren van nieuwe projecten.

Tabel 6: Toelichting op bijdrage uit ISV

Soort regeling	Hoogte steun	Voorwaarden	Omvang doelgroep
Het Ministerie van VROM heeft in 2001 een eenmalige bijdrage uit het ISV beschikbaar gesteld voor funderingsherstel in Dordrecht, Gouda, Haarlem, Schiedam, Waddinxveen en Zaanstad. Deze bijdrage van € 23 miljoen werd aangevuld door de betreffende gemeenten.	De gemeenten lieten zelf funderingsonderzoek uitvoeren. De maximale leen- en subsidiebedragen voor funderingsherstel verschilden per gemeente.	Elke gemeente stelde eigen voorwaarden. De leningen werden doorgaans via SVn verstrekt.	In totaal zijn 3.200 leningen c.q. subsidies verstrekt.

8.2 Funderingsproblematiek in Rotterdamse wijk Bloemhof

In de Rotterdamse wijk Bloemhof is sprake van forse funderingsproblemen. De komende vijftien jaar zijn maatregelen dringend noodzakelijk. Bodemdaling en klimaatverandering hebben gevolgen voor de fundering van ongeveer 2.700 woningen in deze wijk. Deze woningen zijn grotendeels tussen 1920 en 1930 zonder palen gebouwd (op een ondiepe fundering). Voor deze oplossing werd destijds gekozen omdat er snel en betaalbaar huisvesting moest worden gerealiseerd voor havenarbeiders. De wijk ligt echter op een zeer natte en slappe ondergrond; eigenlijk hadden er met de kennis van nu dus palen moeten worden gebruikt. In de afgelopen honderd jaar zijn sommige huizen al 80 centimeter gezakt. Dat heeft ingrijpende gevolgen: scheve huizen, scheve vloeren, scheve stoepen en scheuren in gevels. Ook is er sprake van stank en schimmel in woningen, lekkages en wateroverlast bij hevige regen.

Veel van de bewoners van Bloemhof hebben een laag inkomen en kunnen de kosten voor eventueel funderingsherstel niet dragen. Dit leidt tot grote zorgen en bij sommige eigenaren tot ontkenning van het probleem. Anderen kijken naar de overheid voor financiële ondersteuning. Diegenen die wél tot herstel over zouden willen overgaan zijn vaak afhankelijk van andere eigenaren in dezelfde bouwkundige eenheid, die niet dezelfde urgentie ervaren of het herstel niet kunnen bekostigen.

Wat de situatie extra complex maakt is dat het aanpakken van de funderingsproblematiek niet het enige is wat er moet gebeuren om de woningen en de wijk toekomstbestendig te maken. De riolering in de wijk is aan vervanging toe (gepland voor 2030), de woningen moeten aardgasvrij worden gemaakt en de technische kwaliteit van de woningen vergt verbetering. Gegeven de stapeling van ingrijpende opgaven zien de gemeente en de woningcorporaties (die veel van de woningen bezitten) behalve renovatie ook sloop-nieuwbouw als mogelijk scenario. Het overwegen van die mogelijkheid wekt wantrouwen bij een deel van de wijkbewoners. Bij hen leeft het beeld dat de overheid met funderingsproblemen op de proppen komt om stadsvernieuwing goedkoper te maken. De waarde van de woningen in de wijk kan immers dalen als ze een ‘sloopkwalificatie’ hebben gekregen.

Er is op dit moment nog geen concreet, samenhangend plan voor de woningen zonder heipalen in Bloemhof c.q. in de stad Rotterdam als geheel. Wel zijn er enkele aanzetten daartoe:[69]

- De gemeente Rotterdam heeft onlangs het initiatief genomen om bewoners en eigenaren in de wijk Bloemhof te informeren en te raadplegen over bodemdaling en de gevolgen daarvan voor woningen zonder heipalen.
- De gemeente biedt ondersteuning aan alle bewoners en woningeigenaren via een funderingsloket. Daar is informatie beschikbaar over het type fundering, over de risico’s per wijk of straat en over funderingsherstel.
- Rotterdam is voorts een van de vijf gemeenten die zijn aangesloten bij het Fonds Duurzaam Funderingsherstel; zie § 8.1.
- Ook zijn er in Rotterdam gemeentelijke regelingen ingesteld waarmee woningeigenaren in urgente gevallen kunnen worden gedwongen om funderingsonderzoek te doen of om mee te werken aan funderingsherstel in een blok.
- Tot slot heeft de gemeente Rotterdam enkele maatregelen genomen om particuliere woningeigenaren met funderingsproblemen (financieel) te ondersteunen (zie tabel hierna).

Dit alles heeft echter nog niet geresulteerd in een afdoende oplossing voor de problemen in de wijk Bloemhof.

69 De hier genoemde aanzetten betreffen actuele initiatieven van de gemeente Rotterdam. Een regeling die heeft gelopen tussen 2008 en 2015, die ook openstond voor particuliere woningeigenaren in de wijk Bloemhof, bood de mogelijkheid om tegen lage rente een lening af te sluiten voor de kosten van funderingsherstel. Van deze regeling maakten ongeveer 230 pandeigenaren in heel Rotterdam gebruik.

Tabel 7: Toelichting op beschikbare ondersteuning in Rotterdam

Soort regeling	Hoogte steun	Voorwaarden	Omvang doelgroep
Gemeentelijke subsidie voor funderingsonderzoek bij houten paalfunderingen	De subsidie bedraagt 75% van de onderzoekskosten met een maximum van € 1.500 per eigenaar per jaar. Er geldt een subsidieplafond van € 400.000 per jaar.	Het onderzoek moet bloksgewijs worden verricht. Alle woningeigenaren moeten meedoen. Alleen een door het KCAF erkend bedrijf mag het onderzoek uitvoeren. Het onderzoeksrapport moet in de openbare funderingsdatabank van de gemeente komen te staan.	In totaal 60.000 panden met houten paalfunderingen van particuliere eigenaren
Vrijstelling van leges voor de (bij funderingsherstel verplichte) omgevingsvergunning		Uit de vergunningaanvraag moet blijken dat er een volledig vervangende fundering wordt aangelegd.	Alle particuliere woningeigenaren die hun fundering laten herstellen
Tijdelijke verlaging van de onroerendezaakbelasting (OZB) voor woningeigenaren die hun fundering moeten laten herstellen		Er moet sprake zijn van urgente funderingsproblemen. Binnen afzienbare tijd moet worden overgegaan tot funderingsherstel.	Alle particuliere woningeigenaren die hun fundering laten herstellen

8.3 Funderingsproblematiek in de Friese veenweiden

De Friese veenweiden strekken zich uit over een groot deel (ongeveer een derde) van de provincie, waaronder (delen van) de gemeenten Leeuwarden, Heerenveen, Smallingerland, Opsterland, Weststellingwerf, De Fryske Marren, Súdwest-Fryslân en Tytsjerksteradiel. In dit gebied lopen ongeveer 8.000 woningen een risico op funderingsschade. Het betreft vooral oude panden met ondiepe funderingen of met houten paalfunderingen. De schade wordt mede veroorzaakt door de ontwatering van de Friese veenweidegebieden, die nodig is om landbouw in het gebied mogelijk te maken. De ontwatering is aanmerkelijk dieper dan in vergelijkbare gebieden elders in Nederland. Op veel plekken in het Friese veenweidegebied wordt het oppervlaktewaterpeil tot 80 of 90 centimeter onder het maaiveld gehouden. Dit veroorzaakt veenoxidatie en dalende bodems.

In sommige gevallen zijn de problemen nu al hoogst urgent. Zo zijn er dertien 'code-roodgevallen' bekend in de gemeente Weststellingwerf. Dit zijn huizen die nog maar één tot vijf jaar bewoonbaar zijn of die al onbewoonbaar zijn verklaard vanwege de omvang en ernst van de schade. Soms is er geen redden meer aan en is sloop-nieuwbouw de enige mogelijkheid. De gedupeerden hebben niet alleen grote financiële zorgen, maar vaak ook gevoelens van angst, wanhoop en onmacht. De stress die dit veroorzaakt kan leiden tot gezondheidsklachten.

In eerste instantie kozen de Friese overheden ervoor om de funderingsproblematiek aan te pakken door aansprakelijkstelling van het waterschap en het claimen van nadeelcompensatie, dat wil zeggen: via de juridische weg. Deze juridische route bood in de praktijk geen soelaas voor de gedupeerden. In 2020 hebben de Friese overheden het initiatief genomen voor een gezamenlijke funderingsaanpak, waaraan bewoners en deskundigen oplossingen konden ontwikkelen voor de funderingsproblematiek. De funderingstafel adviseerde onder meer dat de Friese overheden 50% van

het funderingsherstel zouden betalen. Andere aanbevelingen van de funderingstafel, zoals het instellen van een funderingsloket en een subsidie voor funderingsonderzoek, werden overgenomen. Maar de Friese overheden wilden in eerste instantie geen betalingsregeling voor herstel instellen.
In 2022 namen de Friese Provinciale Staten en het algemeen bestuur van Wetterskip Fryslân moties aan om toch een subsidieregeling voor 40% van de kosten van het funderingsherstel (tot maximaal 40.000 euro) in te stellen. Deze regeling wordt nog uitgewerkt en zal naar verwachting medio 2024 opengesteld worden. Daarnaast besloten de Provinciale Staten om een speciale regeling voor code rood gevallen te introduceren. Sinds oktober 2023 worden eigenaren van panden met code rood bijgestaan met algemeen, financieel en bouwkundig advies, op basis waarvan maatwerksubsidies zullen worden verstrekt.

Tabel 8: Toelichting op in voorbereiding zijnde ondersteuning in Fryslân

Soort regeling	Hoogte steun	Voorwaarden	Doelgroep
Er is subsidie beschikbaar voor funderingsonderzoek in het veenweide gebied van Fryslân. Daarnaast is er een funderingsloket. Provinciale Staten en het algemeen bestuur van het waterschap hebben hun dagelijkse besturen verzocht om voor 1 juli 2023 met een voorstel voor een subsidieregeling te komen, waarbij de kosten worden verdeeld over eigenaren en overheid. Deze regeling wordt momenteel uitgewerkt en gaat medio 2024 open.	De subsidie voor onderzoek bedraagt 80% van de gemaakte onderzoekskosten, met een maximum van € 4.000. Van de subsidieregeling voor funderingsherstel is de precieze vorm nog niet vastgesteld. Naar verwachting zal er 40% subsidie gelden tot een maximum van € 40.000. Voor code rood gevallen geldt vooralsnog 40% subsidie met een maximum van € 200.000 per geval.	Nog onbekend	Nog onbekend

8.4 Funderingsproblematiek in Zaanstad

De gemeente Zaanstad telt een groot aantal woningen met funderingsproblematiek. In het verleden is er veelvuldig gebouwd op grenenhouten palen, die extra gevoelig blijken te zijn voor bacteriële aantasting, zelfs wanneer ze onder het grondwater staan. Geschat wordt dat als gevolg hiervan 15 tot 20% van de totale Zaanse woningvoorraad (10.500 tot 14.000 woningen) funderingsproblemen heeft. Ongeveer 8% van de totale woningvoorraad in Zaanstad betreft vooroorlogse panden; ze staan in de verschillende oude kernen van de stad (Gemeente Zaanstad, 2023, p. 4). In deze vooroorlogse panden zijn de funderingsproblemen het grootst, maar ook in jongere panden (met bouwjaren tot ongeveer 1960) is steeds meer aantasting waarneembaar.

In de afgelopen jaren is de fundering van ruim 3.260 particuliere Zaanse woningen hersteld. De gemeente heeft een openbare funderingskaart waarop de oude funderingen in de stad zijn ingetekend. Het gemeentelijke funderingsloket houdt deze kaart actueel door onder andere informatie toe te voegen over welke panden zijn onderzocht of (gedeeltelijk) hersteld.
Ook houdt de gemeente zelf actief het zakkingsgedrag van panden bij. Dit doet zij door op periodieke basis meetboutjes in de gevels van deze panden te beoordelen. De eigenaren van de panden hebben toegang tot deze meetgegevens.
Er is in Zaanstad met de lokale makelaars een ‘informatieplicht’ afgesproken. De verkopende partij is verplicht om alle bekende informatie over de funderingen van een pand te delen met potentiële kopers. Ook de meetgegevens van de gemeente worden gedeeld, mits de verkopende eigenaar

daarmee akkoord gaat. In 34,7% van de aanbiedingsteksten van woningen gebouwd vóór 1975 komt de fundering ter sprake. Dit percentage is aanzienlijk hoger dan elders in Nederland (ABN-AMRO, 2023). Jaarlijks organiseert de gemeente een bijscholingsdag voor makelaars, waar zij punten kunnen verdienen voor het behoud van de licentie.

Onderstaand schema geeft een overzicht van de regelingen die de gemeente Zaanstad op dit moment heeft voor de aanpak van de funderingsproblematiek én van de regelingen die in de periode 2001-2010 van kracht waren.

Tabel 9: Toelichting op bestaande en voormalige ondersteuning in Zaanstad

Soort regeling	Hoogte steun	Voorwaarden	Omvang doelgroep
De actuele regeling 'Stimuleren Zaanse Woningen 2023-2024' omvat subsidie voor onderzoek, voor duurzame energiemaatregelen in combinatie met funderingsherstel en voor sloopnieuwbouw.	De subsidie voor funderingsonderzoek bedraagt circa 75% van de kosten, met een maximum van € 3.300. De subsidie voor het aanbrengen van een isolerende vloer na funderingsherstel bedraagt € 1.000, gecombineerd met € 20 p/m² begane grondvloer met vloerverwarming. De subsidie voor sloopnieuwbouw bedraagt € 7.500 wanneer aantoonbaar is dat herstel van de fundering niet rendabel is.	De subsidie is alleen bestemd voor particuliere woningeigenaren. Alleen erkende bedrijven mogen het funderingsonderzoek uitvoeren. Eigenaren die subsidie ontvangen voor funderingsonderzoek kunnen vervolgens op basis van deze regeling geen aanspraak meer maken op subsidie voor verduurzaming of sloopnieuwbouw.	Ten minste 8.100 particuliere woningen
In 2001 ontving de gemeente Zaanstad eenmalige ISV-ondersteuning om funderingsproblemen op te lossen. Vanuit deze bijdrage zijn tot 2010 subsidies voor funderingsonderzoek verstrekt en leningen voor funderingsherstel en duurzaamheidsaanpassingen.	De maximale subsidie voor een herstelplan bedroeg € 1.815. De laagrentende lening bedroeg maximaal € 45.000 per woning en € 5.000 extra voor duurzaamheidsaanpassingen. De vangnetlening, die werd verstrekt via het SVn, bedroeg maximaal € 45.000. Looptijd, rente en aflossing werden aangepast aan de financieringsruimte van de lener.	Twee derde van de eigenaren moest toestemming hebben gegeven voor het opstellen van een herstelplan voordat het gemeentelijke funderingsloket actief aan de slag ging met een blok. Op basis van het plan besloten de eigenaren gezamenlijk of zijn wel of niet overgingen tot funderingsherstel. Het pand moest vóór 1970 zijn gebouwd. De aanvrager moest voor het verkrijgen van een vangnetlening aantoonbaar niet genoeg eigen financieringsruimte hebben.	In totaal 1.300 particuliere woningen

8.5 Funderingsproblematiek rond kanaal Almelo-De Haandrik

In opdracht van de provincie Overijssel is tussen 2011 en 2016 het kanaal Almelo-De Haandrik geschikt gemaakt voor grotere schepen. Tijdens de werkzaamheden werden ongeveer 40 schademeldingen gedaan door omwonenden, maar vanaf de zomer van 2018 nam het aantal meldingen toe. Tot op heden hebben in totaal 408 omwonenden aangegeven dat er sinds de uitvoering van de werkzaamheden schade aan hun woningen en percelen is opgetreden. In enkele panden was de schade zo ernstig, dat de

situatie mogelijk onveilig was en de bewoners uit voorzorg tijdelijk moesten verhuizen.
Hierna zijn in opdracht van de provincie een tweetal onderzoeken gedaan naar aard, omvang en oorzaak van de schade. De vraag was of er een direct verband bestond tussen het uitdiepen van het kanaal en de schade aan de panden. Deltares (2021a; 2021b) concludeerde dat het graafwerk in het kanaal bij een deel van de schadegevallen één van de mogelijke oorzaken vormde, maar niet de enige.
De provincie Overijssel voelde zich medeverantwoordelijk en beloofde een ruimhartige vergoeding, ook voor de gevallen waarin op basis van het onderzoek geen relatie was vastgesteld tussen de werkzaamheden en de schade. In oktober 2021 trad een schaderegeling in werking.
De schaderegeling pakte anders uit dan de gedupeerden hadden verwacht. De hoogte van de voorgestelde vergoedingen viel in hun beleving tegen. De bewoners voelden zich in de steek gelaten door de provincie. Hun onvrede werd versterkt door het feit dat sommige conclusies van Deltares over de oorzaken van de schade in twijfel werden getrokken door enkele andere experts. Circa 300 van de bewoners verenigden zich in de stichting Kant nog Wal.
In reactie op de onrust die was ontstaan heeft de provincie oud-staatssecretaris van Economische Zaken en gecertificeerd mediator Mona Keijzer gevraagd om als bemiddelaar op te treden en te adviseren over verbetering van de aanpak. Keijzer constateerde in haar rapport dat de onvrede over de schaderegeling te begrijpen valt. De resultaten van contra-expertises werden niet in alle gevallen of soms slechts voor een deel overgenomen. Mede daardoor werden lang niet alle kosten voor schadeherstel vergoed. Keijzer adviseerde een schaderegeling te introduceren die milder, menselijker en makkelijker uit te voeren zou zijn (Keijzer, 2023).

Tabel 10: Toelichting op ondersteuning rond Kanaal Almelo-De Haandrik

Soort regeling	Hoogte steun	Voorwaarden	Omvang doelgroep
De provincie betaalt het schadeonderzoek en er is subsidie voor schadeherstel. De provincie Overijssel vergoedt naar regels van burgerlijk recht alle schade die het gevolg is van overheidshandelen. Er kan subsidie worden uitgekeerd voor schadeherstel, funderingsverbetering, nieuwbouw, wegnemen van onveilige situaties bij opstallen en contra-expertise. De subsidie voor wegnemen van onveilige situaties wordt uitgekeerd wanneer de onveilige situatie het gevolg is van de schade. Bij verschillen van mening kan er een subsidie voor contra-expertise worden verkregen.	In totaal is er € 61 miljoen beschikbaar voor subsidies. De omvang van de schade wordt door onderzoek van de provincie bepaald. De eerste € 5.000 aan schade vergoedt de provincie in alle gevallen. Wanneer de schade meer dan € 5.000 betreft bepaald de provincie de hoogte van de schadevergoeding. In deze gevallen wordt op basis van funderingsonderzoek bepaald of de eigenaar ook in aanmerking komt voor subsidie voor funderingsherstel en hoe hoog die subsidie moet zijn. De subsidie voor nieuwbouw van een pand is de optelsom van aanspraken op schadeherstel en funderingsverbeteringssubsidie. De subsidie voor het wegnemen van een onveilige situatie bij opstallen bedraagt 100% van de subsidiabele kosten, met een maximum van € 2.500. Voor contra-expertise is een subsidie beschikbaar van 50% van de kosten, met een maximum van € 1.000. De provincie kan bij grote schades en bij twijfel over causaliteit besluiten om 100% subsidie te verstrekken voor de contra-expertise, tot een maximum van € 2.000. Wanneer de uitkomsten van de conta-expertise leiden tot wijziging van het oorspronkelijke besluit van de provincie worden alle kosten ervan vergoed.	De schaderegeling is alleen voor bewoners die vóór 1 september 2023 schade hebben gemeld. Het onderzoek wordt uitgevoerd conform de F3O-richtlijnen. De door de woningeigenaar gemelde schade moet onder de schaderegeling Kanaal Almelo-De Haandrik vallen. Deskundigen worden ingeschakeld door de provincie om te bepalen hoeveel subsidie danwel schadevergoeding er wordt verleend. De aanvraag voor contra-expertise dient afkomstig te zijn van een claimant. De aanvrager mag niet eerder een subsidie in verband met deze schade hebben ontvangen.	In totaal 408 woningen

9 TOELICHTING BIJ FINANCIËLE RAMING

Deel 1 van dit advies bevat een indicatief overzicht van de verwachte kosten per aanbeveling en de verdeling daarvan in de periode 2024 tot en met 2035. Hierna geven we een korte toelichting op de aannames en uitgangspunten die we gehanteerd hebben bij het opstellen van deze raming. Voorafgaand benoemen we dat we bij de funderingsproblematiek te maken hebben met forse onzekerheden. Dat gaat over het aantal panden dat te maken heeft met funderingsproblematiek en dat werkt door in de financiële vertaling daarvan naar kosten. Duidelijk is dat een doeltreffende nationale aanpak van de funderingsproblematiek gepaard gaat met forse bedragen. Zowel voor de eigenaren van panden als voor de overheden bij het uitvoeren van de voorgestelde aanpak.

In dit overzicht beperken wij ons tot de geraamde kosten voor de rijksoverheid. Het betreft bedragen met prijspeil 2024. KPMG heeft ons ondersteund bij het opstellen van een rekenmodel waarin deze aannames doorgerekend konden worden.

Openbare funderingsdatabase

In gesprekken met Deltares is indicatief verkend welke kosten gemoeid zijn met het opzetten van een dergelijke database en het reguliere beheer

daarvan. Dat resulteert in een eenmalige investering voor het opzetten van de database van € 24 miljoen (groeimodel voor vier jaar) en daarna jaarlijkse kosten van € 4 miljoen voor beheer van de database. Daarbij worden in ieder geval de datasets van KCAF, Deltares en het door RVO in ontwikkeling zijnde model op basis van satellietdata gebundeld.

Gebiedsgericht funderingsonderzoek

De kosten voor het fysieke funderingsonderzoek zijn separaat geraamd (zie hierna). Daarenboven stellen wij voor om een rijksbijdrage te geven voor ongeveer 100 decentrale onderzoekstrajecten ad € 240.000 per traject. Hiermee kunnen gemeenten een deel van de kosten dekken voor het begeleiden van het proces, betrekken inwoners en lokale partners en de organisatie van communicatie per wijk en dorpskern. De onderzoeken zijn gepland in de periode 2025-2028.

Subsidie funderingsonderzoek

In Nederland zijn circa 7 miljoen panden. Op basis van het bundelen van de bestaande gegevens in één openbare database (zie hiervoor) zal voor het grootste deel van de panden duidelijk worden welke risicoclassificatie zij krijgen. Wij nemen als uitgangspunt dat voor 1.000.000 panden op basis van de bundeling niet kan worden vastgesteld welke risicoclassificatie zij krijgen. Voor deze panden is verdiepend onderzoek nodig.

Tabel 11: Aangenomen verdeling van aantal panden per type onderzoek en kosten

Type onderzoek	Aandeel panden	Kosten per onderzoek
Bureauonderzoek	50%	250
Light onderzoek	35%	750
Funderingsonderzoek	15%	6.000

De kosten voor het funderingsonderzoek baseren wij op de huidige kostprijs van dit type onderzoek voor panden op houten palen (circa € 7.000) en panden op ondiepe funderingen (€ 5.000) zoals deze naar voren kwam in gesprekken met bureaus die dit type onderzoek uitvoeren. Wij gaan uit van een gemiddelde kostprijs van € 6.000 voor dit type onderzoek.

Voor het bureauonderzoek en het light onderzoek nemen we de kosten van een eenvoudige (€ 250) en een complexe (€ 750) bouwkundige keuring als referentie.

Eigenaren kunnen het onderzoek met subsidie laten uitvoeren. In de periode 2025-2035 geldt een subsidiepercentage van 90%. Wij gaan er vanuit dat 60% van de panden in deze periode onderzocht zal worden (met een gelijke verdeling over de jaren). Wij gaan er daarbij vanuit dat de resterende panden met een gelijke verdeling over de jaren onderzocht zullen worden in de periode 2029-2035.

Voor deze uitvoeringskosten hanteren we standaard 40 cent per euro subsidie (zie verderop).

In de berekening gaan we er vanuit dat de fysieke onderzoekskosten vanuit de gebiedsgerichtte aanpak (zie hiervoor) ook bekostigd wordt uit de hier beschreven middelen.

Informatieplicht funderingsschade
De informatieplicht zal zo vormgegeven moeten worden dat deze bindend is voor eigenaren en dat ook makelaars en financiële instellingen hier rekening mee houden. Voor de beleidsmatige uitwerking van de informatieplicht reserveren wij een bedrag van € 3 miljoen.

Deze kosten zijn inclusief het door ons aanbevolen marktonderzoek naar de beschikbare capaciteit voor funderingsonderzoek. De kosten faseren wij in de periode 2024-2026. Het marktonderzoek zal daarna plaatsvinden.

Informatiecampagne
Eigenaren moeten geïnformeerd worden over de aanstaande plicht én de plichten die men nu al heeft. Hiervoor reserveren wij een bedrag van € 3 miljoen. In de raming verdelen we dit over de periode 2026-2028.

Opstellen preventieplannen
De decentrale overheden moeten preventieplannen opstellen. Wij nemen de 21 waterschapsgebieden als vertrekpunt waarbinnen een onderscheid gemaakt moet worden tussen landelijk en bebouwd gebied. Wij stellen een rijksbijdrage aan deze plannen voor van gemiddeld € 760.000 per plan. In het interbestuurlijke programma moeten nadere afspraken worden gemaakt over de exacte verdeling van deze bijdrage aan gemeenten en waterschappen. In onze raming hebben we deze kosten gelijk verdeeld over de periode 2024-2028.

Voorkomen schade bij nieuwbouw
Wij reserveren eenmalig € 6 miljoen voor onderzoek en beleidsontwikkeling om schade bij nieuwbouw uit te kunnen sluiten. Dit onderzoek en de beleidsontwikkeling vallen in de periode 2024-2026.

Funderingsloket
Het funderingsloket ondersteunt eigenaren bij het traject van het vaststellen van schade naar uitvoering van de herstelwerkzaamheden. De meeste kosten daarvan zijn geraamd in de uitvoeringskosten voor de verschillende subsidieregelingen. Daarenboven stellen we voor om rekening te houden met een compacte kernorganisatie van 15 fte voor het opzetten, aansturen en beheersen van het bureau (gebaseerd op schaal 12 Rijks CAO). We ramen deze kosten voor de gehele periode 2024-2025 waarbij 2024 een opstartjaar is.

Gebiedsgerichte aanpak van schadeherstel
Eigenaren zijn primair zelf verantwoordelijk voor het herstellen van funderingsschade (met steun van het loket en subsidie). Daarenboven stellen we voor een rijksbijdrage te verstrekken aan decentrale overheden om gebiedsgerichte aanpakken op te zetten in buurten en dorpen. Wij gaan indicatief uit van 300 buurten en dorpen met een bijdrage van gemiddeld € 250.000.

Ontwikkelen standaardmodel aanschrijfbevoegdheid

Voor het ontwikkelen van een standaardmodel voor de gemeentelijke aanschrijfbevoegdheid reserveren we € 2 miljoen. In de raming verdelen we dit over de periode 2025-2026.

Subsidie herstelplan

Ons uitgangspunt is dat het opstellen van een herstelplan € 2.500 kost. Voor alle 425.000 panden waarbij sprake is van matig tot ernstige schade dient een dergelijk plan opgesteld te worden in samenspraak met de eigenaar. Zodat voor de eigenaar duidelijk is welke werkzaamheden er aan komen en gericht offertes aangevraagd kunnen worden. Het subsidiepercentage voor deze kosten is 70%. Voor deze uitvoeringskosten hanteren we standaard 40 cent per euro subsidie (zie verderop).

Bij de verdeling over de jaren gaan we uit van een opbouw in aantallen plannen in de jaren ’25, ’26 en ’27 en daarna een gelijke verdeling over de periode tot en met 2034. Gelet op de aflopende subsidie voor herstel gaan we ervan uit dat er geen plannen worden opgesteld in 2035.

Subsidie schade- en funderingsherstel

Op basis van de analyse van KCAF en Deltares/TNO zijn er 425.000 panden waarbij sprake is van matige tot ernstige schade. Hier zal herstel moeten plaatsvinden. Hierbij hanteren wij de volgende aannames.

Tabel 12: Aangenomen verdeling van aantal panden per type herstel en kosten

Type onderzoek	Aandeel panden	Kosten per herstel
Zeer grote werkzaamheden	25%	120.000
Grote werkzaamheden	35%	60.000
Beperkte werkzaamheden	40%	30.000

De kosten per herstel hebben we gebaseerd op gesprekken met KCAF en enkele aannemers.

- Onder zeer grote werkzaamheden valt bijvoorbeeld het plaatsen van een tafelconstructie onder een pand op houten fundering.
- Onder grote werkzaamheden valt bijvoorbeeld een nieuwe voorgespannen betonplaat.
- Onder beperkte werkzaamheden vallen bijvoorbeeld grondinjecties.

Voor deze uitvoeringskosten hanteren we standaard 40 cent per euro subsidie (zie verderop).

Bij de verdeling over de jaren gaan we uit van een opbouw in aantallen herstelwerkzaamheden in de jaren ’26, ’27 en ’28 en daarna een gelijke verdeling over de periode tot en met 2035.

Uitvoeringskosten subsidieregelingen

In samenwerking met KPMG hebben we de uitvoeringskosten voor enkele hersteltrajecten op basis van openbare data in beeld gebracht. Dan gaat het

om het versterkingsprogramma voor gebouwen in het aardbevingsgebied in Groningen, de schadevergoedingsregeling voor schade veroorzaakt door mijnbouwactiviteiten in het Groningenveld en de gasopslag Norg en Grijpskerk en de schadevergoedingsregeling Noord-Zuidlijn om economisch nadeel als gevolg van de aanleg van de metrolijn te compenseren. De uitvoeringskosten lagen in deze trajecten tussen de € 0,30 en € 1,16 per euro uitgekeerde schade/compensatie. In onze berekening hanteren wij € 0,40 cent uitvoeringskosten per euro uitgekeerde subsidie. We zitten daarmee redelijk aan de onderkant van de in beeld gebrachte bandbreedte. We hanteren dat uitgangspunt omdat er nu sprake is van een funderingsprobleem en nog geen sprake is van een funderingscrisis.

Optimale ontzorging door FDF
Omdat de landelijke werking van het FDF reeds is aangekondigd hebben we hier geen kosten voor geraamd. Voor een goede werking van de nationale aanpak funderingsproblematiek is het cruciaal dat de landelijke werking daadwerkelijk tot stand komt.

Aanwijzen coördinerend minister
Hiervoor ramen wij geen kosten.

Opzetten interbestuurlijk programma
Het interbestuurlijk programma geeft sturing aan de acties zoals benoemd in de nationale aanpak. De kosten voor de individuele maatregelen zijn apart geraamd (zoals het daadwerkelijk verstrekken van de subsidie en het verstrekken van opdrachten voor funderingsonderzoek). Daarenboven stellen we voor om rekening te houden met een robuuste kernorganisatie van 30 fte voor het opzetten, aansturen en beheersen van het interbestuurlijk programma (gebaseerd op schaal 12 Rijks CAO). We ramen deze kosten voor de gehele periode 2024-2025 waarbij 2024 een opstartjaar is.

Introduceren certificering
Hiervoor ramen wij een post van € 20 miljoen. Het gaat om het in samenwerking met de sector tot stand brengen van sectornormen die betrouwbaar zijn voor eigenaren én die niet uitsluitend zijn voor het mkb. Onderdeel hiervan is ook het ontwikkelen van een standaardcatalogus van werkzaamheden en prijzen die betrokken moet worden bij de certificering. De voorbereiding en introductie gaat over de periode 2024-2027.

Bevorderen van opschaling en innovaties
Hiervoor ramen wij een post van € 360 miljoen (3% van 12 miljard). Dit is zowel voor pilots en onderzoek naar innovatieve en kostenbesparende technieken als voor het maken van afspraken met de sector (naar voorbeeld van de afspraken met de installatiebranche voor het opschalen van de productie en plaatsing van warmtepompen). Deze inzet richt zich op de periode 2025-2034.

LITERATUUR

ABN-AMRO (2023). Is kennis over funderingsproblemen van invloed op de huizenprijzen? *Sustainaweekly 23 januari 2023*. Te raadplegen via: https://www.abnamro.com/research/nl/onze-research/sustainaweekly-is-kennis-over-funderingsproblemen-van-invloed-op-de

AFM (2021). *Trendzicht 2022*. Amsterdam: Autoriteit Financiële Markten. Te raadplegen via: https://www.afm.nl/nl-nl/sector/actueel/2021/november/trendzicht-2022

AFM (2023). *Inprijzen klimaatrisico's op de woningmarkt. Risico's voor (potentiële) woningeigenaren en mogelijke oplossingsrichtingen.* Amsterdam: Autoriteit Financiële Markten. Te raadplegen via: https://www.afm.nl/~/profmedia/files/afm/trendzicht-2024/klimaatrisicos--woningmarkt.pdf

Blom, C., Van der Werf, K.O., Stuurman, R.J. & Kooi, H. (2022) Klimaatverandering, klei en funderingsproblemen – een casestudie (deel 1). *Geotechniek, 2022 (2), 20-25.*

Burland, J. & Wroth, C. (1975). *Settlement of Buildings and Associated Damage*. Paper presented at the British Geotechnical Society's Conference on the Settlement of Structures, Cambridge, April, 1974, and published in the Proceedings, 611-654. Garston (UK): Building Research Establishment. Te raadplegen via: https://www.researchgate.net/publication/248646701_Settlement_of_Buildings_and_Associated_Damage

BZK (2022). *Nationale prestatieafspraken.* Te raadplegen via: https://aedes.nl/nationale-prestatieafspraken

BZK (2023). *Voortgang aanpak funderingsproblematiek*. Brief aan de Tweede Kamer d.d. 9 oktober 2023 van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, 28325, nr. 257.

Costa, A.L., Kok, S. & Korff, M. (2020). Systematic assessment of damage to buildings due to groundwater lowering-induced subsidence: Methodology for large scale application in the Netherlands. *Proceedings of the International Association of Hydrological Sciences, 382, 577-582.* Te raadplegen via: https://research.tudelft.nl/en/publications/systematic-assessment-of-damage-to-buildings-due-to-groundwater-l

Deltares et al. (2019). *Klimaatschadeschatter. Rapportage 2019.* Opgesteld in het kader van het Nationaal Kennis- en Innovatieprogramma Water en Klimaat, met medewerking van Wageningen Environmental Research, TNO, RIVM, Hogeschool van Amsterdam, Tauw, Arcadis, Sweco, KCAF, Aveco de Bondt en stichting Climate Adaptation Services. Bussum: Stichting CAS. Te raadplegen via: https://klimaatadaptatienederland.nl/publish/pages/197842/klimaatschadeschatter_rapportage_2019.pdf

Deltares (2021a). *Gebiedsbreed schade onderzoek aan panden Almelo de Haandrik Kanaal*. Rapport in opdracht van de provincie Overijssel. Delft: eigen beheer. Te raadplegen via: https://www.deltares.nl/expertise/projecten/onderzoek-kanaal-almelo-de-haandrik

Deltares (2021b). *Verdiepend schade-onderzoek Kanaal Almelo-De Haandrik. Definitief eindrapport piping, veen schadeoorzaken, effect kanaalpeil*. Rapport in opdracht van de provincie Overijssel. Delft: eigen beheer. Te raadplegen via: https://www.deltares.nl/expertise/projecten/onderzoek-kanaal-almelo-de-haandrik

Deltares & TNO (2021). *Naar een kennisagenda funderingsproblematiek. Duiding van de omvang en aard van de problematiek en kennisvragen daarbij.* Rapport in opdracht van RVO. Z.pl.: eigen beheer. Te raadplegen via: https://www.tno.nl/nl/newsroom/2021/07/effectieve-aanpak-funderingsproblematiek/

Dorland, R. van, Beersma, A.J., Bessembinder, J. & Bloemendaal, N. (2023). *KNMI National Climate Scenarios 2023 for the Netherlands*. WR-23-02. De Bilt: KNMI.

Driscoll, R. (1995). Assessment of damage in low-rise buildings with particular reference to progressive foundation movement. *BRE Digest 251*. BRE Electronic Publications. Te raadplegen via: https://files.knowledgepoint.org/uploads/14304828603790347.pdf

ETES (2023). *Energie door perspectief: rechtvaardig, robuust en duurzaam naar 2050.* Publicatienummer: RVO-070-2023/RP-DUZA. Z.pl.: Expertteam Energiesysteem 2050. Te raadplegen via: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/04/13/energie-door-perspectief-rechtvaardig-robuust-en-duurzaam-naar-2050

EZK (2022). *Innovatie en impact*, Brief van de minister van EZK en de minister van OCW aan de Tweede Kamer d.d. 11 november 2022. Te raadplegen via: Kamerbrief met Actieplan innovatie en valorisatie | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

Gemeente Zaanstad (2023) *Raadsvoorstel en besluitnota Project Volkshuisvestingsfonds sloop/nieuwbouw en renovatie*. Vastgesteld d.d. 25 mei 2023. Te raadplegen via: https://zaanstad.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/a5bbe1d9-b78d-4034-b477-24660e2afdd6

Hommes, S., Phlippen, S., Reeken-Van Wee, J. van, Schreuder, Ch. & Ypma, F. (2023). Gemelde funderingsschade leidt tot forse prijskorting bij woningverkoop. *ESB 108(4819)*, p. 136-139. Te raadplegen via: https://esb.nu/gemelde-funderingsschade-leidt-tot-forse-prijskorting-bij-woningverkoop/

IenW (2024). *Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2024*. Te raadplegen via wetten.nl - Regeling - Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2024 - BWBR0049076 (overheid.nl).

IenW (2022). *Water en bodem sturend*. Brief van de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer d.d. 25 november 2022. Tweede Kamer, vergaderjaar 2022-2023, 27 625, nr. 592.

KCAF (2022a). *Funderingsschade door droogte*. Webpublicatie van het Kenniscentrum Aanpak Funderingsproblematiek d.d. 18 augustus 2022. Te raadplegen via: https://www.kcaf.nl/een-zeer-grote-kostenpost-door-de-droogte-is-funderingsschade-een-sterk-onderschat-probleem/

KCAF (2022b). *Richtlijn Funderingen onder gebouwen. Onderzoek en beoordeling funderingen op staal en op houten palen*. Herziene versie, 22 november 2022. Utrecht: Kenniscentrum Aanpak Funderingsproblematiek. Te raadplegen via: https://www.kcaf.nl/richtlijn-fundering-onder-gebouwen/

KCAF (2024). Stand van het Land, Funderingsproblematiek in Nederland. Te raadplegen via: Rli.nl

Keijzer, M. (2023). *Wat rechtmatig is, is niet altijd ook rechtvaardig. Een concreet voorstel voor de schadeafhandeling, herstel van vertrouwen en toekomstperspectief. Kanaal Almelo-De Haandrik.* Rapport in opdracht van Provinciale Staten Overijssel. Z.pl.: Provincie Overijssel. Te raadplegen via: https://overijssel.notubiz.nl/document/13089427/2/Rapport-Wat-rechtmatig-is-is-niet-altijd-ook-rechtvaardig-2

Klein Tank, A. & Lenderink, G. (red.) (2009). *Klimaatverandering in Nederland. Aanvulling op de KNMI '06 scenario's*. De Bilt: KNMI. Te raadplegen via: https://www.knmi.nl/kennis-en-datacentrum/publicatie/klimaatverandering-in-nederland-aanvullingen-op-de-knmi-06-scenario-s

Kok, S. & Angelova, L. (2020). *Impact droogte op funderingen.* Rapport in opdracht van het Verbond van Verzekeraars. Z.pl.: Deltares. Te raadplegen via: https://www.verzekeraars.nl/media/7897/rapport-impact-droogte-op-funderingen-zonder.pdf

Kok, S., Van der Putten, S. & Kraus, J. (2021). *Naar een kennisagenda funderingsproblematiek. Duiding van de omvang en aard van de problematiek en kennisvragen daarbij.* Rapport in opdracht van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. Z.pl.: Deltares/TNO. Te raadplegen via: https://www.deltares.nl/expertise/publicaties/naar-een-kennisagenda-funderingsproblematiek-duiding-van-de-omvang-en-aard-van-de-problematiek-en-kennisvragen-daarbij

Minderhoud, P.S.J., Erkens, G., Pham, V.H., Vuong, B.T. & Stouthamer, E. (2015). Assessing the potential of the multi-aquifer subsurface of the Mekong Delta (Vietnam) for land subsidence due to groundwater extraction. *Proceedings of the International Association of Hydrological Sciences 372*, p. 73–76. DOI: 10.5194/piahs-372-73-2015. Te raadplegen via: https://piahs.copernicus.org/articles/372/73/2015/

Nationale ombudsman (2023). *Herstel bieden: een vak apart. Een vergelijkend onderzoek naar tien hersteltrajecten.* Rapportnummer 2023/157. Den Haag; eigen beheer. Te raadplegen via: https://www.nationaleombudsman.nl/publicaties/onderzoeken/herstel-bieden-een-vak-apart

PBL (2016). *Dalende bodems, stijgende kosten. Mogelijke maatregelen tegen veenbodemdaling in het landelijk en stedelijk gebied, beleidsstudie.* Beleidsstudie. PBL-publicatienummer 1064. Den haag: Planbureau voor de Leefomgeving. Te raadplegen via: https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2016-dalende-bodems-stijgende-kosten-1064.pdf

Rebel Strategy & Development (2023). *Rapport Landelijke werking Fonds Duurzaam Funderingsherstel. Onderzoek naar knelpunten en oplossingsrichtingen.* Rapport in opdracht van het Ministerie van BZK. Rotterdam: eigen beheer. Te raadplegen via: https://app.1848.nl/document/tkapi/274

Rli (2020). *Stop de bodemdaling in veenweidegebieden. Het groene hart als voorbeeld.* Den Haag: Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. Te raadplegen via: https://www.rli.nl/publicaties/2020/advies/stop-bodemdaling-in-veenweidegebieden-het-groene-hart-als-voorbeeld

Rli (2022). *Splijtstof? Besluiten over kernenergie vanuit waarden*. Den Haag: Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. Te raadplegen via: https://www.rli.nl/publicaties/2022/advies/splijtstof

Rli (2023). *De uitvoering aan zet. Omgaan met belemmeringen bij de uitvoering van beleid voor de fysieke leefomgeving.* Den Haag: Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. Te raadplegen via: https://www.rli.nl/publicaties/2023/advies/de-uitvoering-aan-zet

RVS (2021). *Machtige mensbeelden. Kiezen voor een menswaardig bestaan.* Publicatie 2021-08. Den Haag: Raad voor Volksgezondheid en Samenleving. Te raadplegen via: https://www.raadrvs.nl/documenten/publicaties/2021/12/13/mensbeelden

SBRCURnet (2012). *Handboek Funderingsherstel. Op palen en 'op staal'*. CURnet- publicatienummer 242. Te downloaden via: https://www.kcaf.nl/wat-doet-het-kcaf/publicaties/

Stichting RIONED & STOWA (2023). *STUIP: Standaard voor Uniforme Incidentenregistratie Persleidingen.* Registreren van persleiding-incidenten voor risicogestuurd beheer. Rapportnummer 2023-18. Ede: eigen beheer. Te raadplegen via: https://www.stowa.nl/sites/default/files/assets/PUBLICATIES/Publicaties%202023/STOWA_2023-18_STUIP.pdf

Stuurman, R., Kooi, H., Melman, R., Van Meerten, H. & Van Essen, H. (2021). Krimp-zwel een groeiend probleem. *Land+Water nr. 5 mei 2021*, p. 34-35.

Tweede Kamer (2006). *Wijziging van de Gemeentewet, de Wet op de waterhuishouding en de Wet milieubeheer in verband met de introductie van zorgplichten van gemeenten voor het afvloeiend hemelwater en het grondwater, alsmede verduidelijking van de zorgplicht voor het afvalwater, en aanpassing van het bijbehorende bekostigingsinstrument (verankering en bekostiging van gemeentelijke watertaken)*, kamerstuk 30578 nr. 2, Te raadplegen via: Kamerstuk 30578, nr. 2 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)

Tweede Kamer (2023). Gespreksnotitie rondetafelgesprek over funderingsproblematiek 30 maart 2023 van ervaringsdeskundige mw. Dekker. Te raadplegen via: https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=2023D11451

Wijk, W. van & Engelen, G. van (2013). *Nieuwe palen onder Dordrecht.* Dordrecht: Gemeente Dordrecht.

Woerden, A. van (2018). *Kosten in beeld. Studie naar de kosten van gemeentelijke infrastructuur op slappe bodem en de te besparen kosten bij het investeren in levensduurverlengende technieken.* Rapport in opdracht van Platform Slappe Bodem en Regio Midden-Holland. De Bilt: Sweco. Te raadplegen via: https://www.slappebodem.nl/pics/uploads/152_Kosten-in-BeeldSwecoPlatform-Slappe-BodemManagementrapportage.pdf

WRR (2023). *Rechtvaardigheid in klimaatbeleid. Over de verdeling van klimaatkosten*. WRR-rapport 106. Den Haag: Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid. Te raadplegen via: https://www.wrr.nl/publicaties/rapporten/2023/02/16/rechtvaardigheid-in-klimaatbeleid

BIJLAGEN

ADVIESVRAAG

Datum 9 oktober 2023
Betreft Adviesaanvraag Funderingsproblematiek

Geachte voorzitter,

Hierbij wil ik u mede namens mijn collega's van IenW en LNV vragen het kabinet middels een kortlopend advies te adviseren over de nationale aanpak funderingsproblematiek.

Aanleiding

Steeds meer eigenaren worden geconfronteerd met schade aan de fundering van hun woning of gebouw. Funderingsproblemen doen zich zowel in stedelijk als landelijk gebied voor. Er zijn vele oorzaken die tot schade aan de fundering kunnen leiden, zoals bijvoorbeeld veroudering, verkeerde aanleg, bouwkundige ingrepen, bacteriële aantasting, lage grondwaterstand of grootschalige ingrepen in de directe omgeving van een gebouw. De verwachting is dat door bodemdaling en klimaatverandering (met name langdurige periodes van droogte) het aantal schadegevallen in de toekomst verder zal toenemen. De maatschappelijke, sociale en financiële impact van een toename van het aantal schadegevallen kan groot zijn.

Met de huidige aanpak en maatregelen op nationaal niveau worden goede stappen gezet, maar tegelijkertijd kan de vraag worden gesteld of dit in verhouding staat tot de ernst van de problematiek en de verwachte ontwikkelingen als het gaat om bodemdaling en de klimaatverandering (nieuwe klimaatscenario's KNMI). Daarom vraag ik u een voorstel voor het nieuwe kabinet voor te bereiden over hoe het Rijk samen met alle betrokken partijen (medeoverheden, maatschappelijke partijen, marktpartijen en burgers) tot een nationale aanpak van funderingsschade kan komen die uitvoerbaar en rechtvaardig is.

<u>Hoofdvragen</u>

a) In kaart brengen op basis van beschikbaar nationaal en internationaal onderzoek wat de aard en omvang is van de funderingsproblematiek in Nederland en hoe die zich in de komende decennia kan ontwikkelen als gevolg van bodemdaling en klimaatverandering. Daarbij aangeven welke ontwikkelingen in stedelijk en landelijk gebied deze opgave in positieve en negatieve zin kunnen beïnvloeden en wat daar de maatschappelijke gevolgen van kunnen zijn. In deze analyse zoveel mogelijk onderscheid maken in de verschillende delen van Nederland en specifieke risico-gebieden, zoals de veenweidegebieden, stedelijke herstructurerings-gebieden en langs rivieren/kleigronden.
b) Een analyse van welke knelpunten en hiaten zich voordoen in de huidige aanpak van de funderingsproblematiek, inclusief wat de sociale, fysieke en economische risico's kunnen zijn van te laat of te weinig daadkrachtig handelen bij bodemdaling en funderingsschade van de gebouweigenaren en andere belanghebbenden. Tevens een analyse van welke oplossingsrichtingen er zijn om de aanpak van funderingsschade (in beleid en uitvoering) te versnellen en wie vanuit welk belang hieraan een bijdrage kan leveren. Bij de oplossingsrichtingen waar nodig onderscheid maken naar de oorzaken van de funderingsschade, waaronder bodemdaling en klimaatverandering.
c) Aanbevelingen over hoe een nationale aanpak van funderingsschade, die uitvoerbaar en rechtvaardig is, het beste georganiseerd kan worden. Aangeven welke rol de gebouweigenaren en belanghebbenden, waaronder de overheden, kunnen spelen in enerzijds het vertragen van bodemdaling en inspelen op klimaatverandering en anderzijds in een betere bewustwording en kostenbeheersing van funderingsschade als het proces van schadeherstel en de financiële afhandeling.

Gelet op de Tweede Kamerverkiezingen in november 2023 en de daarop-volgende kabinetsformatie vraag ik u het advies uiterlijk 1 maart 2024 op te leveren.

Vanuit de betrokken ministeries (BZK, IenW en LNV) kan deze adviesvraag verder worden toegelicht en van nadere informatie worden voorzien.

Hoogachtend,
De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,

Hugo de Jonge

TOTSTANDKOMING

Samenstelling raadscommissie

J. (Jantine) Kriens, raadslid Rli en commissievoorzitter

Prof. Mr. N. (Niels) Koeman, raadslid Rli

Drs. K. (Krijn) Poppe, raadslid Rli

Y. (Yourai) Mol, BPhil, junior-raadslid Rli

Dr. B. (Bernard) ter Haar, extern commissielid (zelfstandige, voormalig consultant bij ABDTOPConsult)

Ir. A.G. (Annemieke) Nijhof, MBA, extern commissielid (directeur Deltares en overheidscommissaris bij DNB)

Samenstelling projectteam

Drs. Ing. J. (Joris) Stok, projectleider

R.F. (Robert) Ewing, MSc, projectmedewerker

N.L. (Nicole) Kuijf, MSc, projectmedewerker

D. (Domino) Ofori, B, projectondersteuner

Drs. B.N.S.M. (Bart) Swanenvleugel, projectmedewerker

C.I.A. (Katja) de Vries, BC, projectondersteuner

Externe adviseurs

Expertisekamer 1: externe adviseurs van de commissie

Roelof Balk, Lysias Consulting Group

Marike Bonhof, Ymere

Geeke Feiter-Van Heuvelen, het Verbond van Verzekeraars

Daphina Misiedjan, Erasmus Universiteit Rotterdam

Expertisekamer 2: externe adviseurs van het stafbureau

Gilles Erkens, Deltares

Lieke Feenstra, AKD

Chris Geurts, TNO

Ivan Hartsema, KPMG

Andreas Höllbacher, TNO

Mandy Korff, Deltares

Mark Post, Deltares

Marlies Prins, KPMG

Bart Roozendaal, AKD

Emily Verhagen, KPMG

Geraadpleegde deskundigen en instanties

Interviews

Jan Alers, Volkshuisvesting Arnhem

Yvonne van Asseldonk, Gemeente Gouda

Teis Bekken, Woonpartners Midden-Holland

Bernd van den Berg, Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard

Stefan Berkheij, Volkshuisvesting Arnhem

Peter Blok, Stichting Kant nog Wal
Wessel van Boetzelaer, Kennis Centrum Aanpak Funderingsproblematiek (KCAF)
Regina Bouius, Nationaal Coördinator Groningen
Robert van Cleef, Kenniscentrum voor Bodemdaling en Funderingen (KBF)
Roxane Daniels, Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG)
Staf Depla, Toetsingscommissie Volkhuisvestingfonds
Pieter Eisma, Adviescollege Veiligheid Groningen
Pieter Elsinga, Nationaal Coördinator Groningen
Paul van Esch, Gemeente Dordrecht
Jaap Estié, Nederlandse Vereniging Aannemers Funderingswerken
Bas Gietemans, Funderingsloket Lingewaard
Danny Hanse, Nationale ombudsman
Anke van Houten, Unie van Waterschappen
Sandra ter Huurne, Uretek
Hans Jacobs, Nationaal Restauratiefonds
Jan de Jong, Nationale ombudsman
Dick de Jong, Kennis Centrum Aanpak Funderingsproblematiek (KCAF)
Lennart de Jong, Provincie Overijssel
Levinus Jongmans, Zaanstad
John Kersemakers, Vereniging Eigen Huis
Rein Koning, Funderingsloket Lingewaard
Henk Korvinus, Instituut Mijnbouwschade Groningen (IMG)
Maarten Kuiper, Aveco de Bondt
Rob Kwaaitaal, Woonstichting Gendt
Ferry van der Kwaak, Kennis Centrum Aanpak Funderingsproblematiek (KCAF)
Jeroen Mekenkamp, Platform Slappe Bodem
Corne Nijburg, Kenniscentrum voor Bodemdaling en Funderingen (KBF)
Jan Prinsen, Gemeente Gouda
Maarten Profittlich, Fugro
Otto Schepers, Witteveen+Bos
Bas Schultze, Instituut Mijnbouwschade Groningen (IMG)
Dirk Siebering, Provincie Overijssel
Meindert Smallenbroek, Unie van Waterschappen
Ronnie Takens, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO)
Albert Vermuë, Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG)
Romke Jan de Vries, Provincie Overijssel
Simon Vrijsen, Vereniging Eigen Huis
Thijs Weststeijn, Universiteit Utrecht
Sander Wubbolts, Bouwend Nederland
Don Zandbergen, Kennis Centrum Aanpak Funderingsproblematiek (KCAF)
Chantal Zeegers, Gemeente Rotterdam
Bart Zwamborn, Woonpartners Midden-Holland

24 uurs sessie in Gouda 17-10-2023
Ellen Dekker, Bewoner Friese veenweiden
Pieter Dekker, Bewoner Friese veenweiden
Gilles Erkens, Deltares
Suzanne Hulscher, Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR) & Universiteit Twente

Michel Klijmij-van der Laan, gemeente Gouda en Platform Slappe Bodem
Mandy Korff, Deltares
Ferry van der Kwaak, Kennis Centrum Aanpak Funderingsproblematiek (KCAF)

Expertbijeenkomst Banken 21-11-2023
Hilbert Bouwman, Stimuleringsfonds Volkshuisvesting (SVn)
Wim Flikweert, ING
Jan Molenaar, Fonds Duurzaam Funderingsherstel
Sandra Phlippen, ABN AMRO

Expertbijeenkomst corporaties 15-12-2023
Marike Bonhof, Ymere
Floris Vels, Aedes
Peter van de Weg, Elkien
Frank Wilschut, Aedes

Werkbezoek Bloemhof 07-11-2023
Rogier André de la Porte, Gemeente Rotterdam
Leonie Andriesse, Gemeente Rotterdam
Rob Beumer, Woonstad Rotterdam
John van Dijk, Gemeente Rotterdam
Liese-Lotte Franken, Gemeente Rotterdam
Hanke Haagsma, Gemeente Rotterdam
Marco van Lent, bewoner en voorzitter Wijkberaad Bloemhof
Yvonne Markestein, Hefwonen
Astrid Overvoorde, Gemeente Rotterdam

Werkbezoek Friese veenweiden 11-12-2023
Leonhard Beijderwellen, Inwoner, voorzitter bewonersinitiatief
Sylvia Bosma, provincie Fryslân
Ellen Dekker, Bewoner
Pieter Dekker, Bewoner
Friso Douwstra, Provincie Fryslân
Durk Durksz, Gemeente Opsterland
Marjan van der Feen, Funderingsloket
Anneke Hager, provincie Fryslân
Sieds Hoitinga, Provincie Fryslân
Remco van Maurik, Wetterskip Fryslân
Jurjen Meijer, Gemeente Weststellingwerf
Marijke Molema, Wetterskip Fryslân
De heer en mevrouw Naafs, Bewoners
André van de Nadort, Gemeente Weststellingwerf
Marc Nederlof, Wetterskip Fryslân
Paul Passchier, Bewoner
Jitske Stavenga, Provincie Fryslân
Evert Stellingwerf, Gemeente Leeuwarden
Luite Visser, Bewoner
Kees de Vries, Ambtelijk Overleg Feangreide, Gemeente Sudwest-Fryslân
Roelien van der Wal, Wetterskip Fryslân

Geraadpleegde personen ministeries
Jan Willem Beaujean, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Justin Beijer, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Tommy Bollenboom, Rijkswaterstaat
Dominique Crijns, Ministerie van Algemene Zaken
Regine Doornbos, Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
Kees Hansema, Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
Laurine Houtman, Ministerie van Algemene Zaken
Annemarie Küppers, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Ferdi Licher, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Evelijn Martinius, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Roderick van Rooijen, Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
Michelle Pijnacker-Hoekstra, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Donné Slangen, Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Jaap Slootmaker, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Wieke Tas, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Willem Uffen, Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
Gerco Weenink, Ministerie van Financiën

Ambtelijke contactgroep
Meinte de Hoog, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Douwe Jonkers, Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Sandra Kessels, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

OVERZICHT PUBLICATIES

2023
De uitvoering aan zet: omgaan met belemmeringen bij de uitvoering van beleid voor de fysieke leefomgeving. December 2023 (2023/07)

Weg van de wegwerpmaatschappij. November 2023 (2023/05)

Samen werken: kiezen voor toekomstbestendige bedrijventerreinen. Oktober 2023 (2023/04)

Goed water goed geregeld. Mei 2023 (2023/02)

Elke regio telt! Een nieuwe aanpak van verschillen tussen regio's. Maart 2023 (2023/01)

2022
Financiering in transitie: naar een actieve rol van de financiële sector in een duurzame economie. December 2022 (2022/05)

Towards a sustainable food system: a position paper on the framework law. December 2022 (Rli/EEAC)

Splijtstof?: Besluiten over kernenergie vanuit waarden. September 2022 (2022/04)

Onderdak bieden: sturen op prestaties van woningcorporaties. Mei 2022 (2022/03)

Natuurinclusief Nederland: natuur overal en voor iedereen. Maart 2022 (2022/01)

2021

Boeren met toekomst. December 2021 (Rli 2021/06)

Geef richting, maak ruimte! November 2021 (Rli 2021/05)

Investeren in duurzame groei. Oktober 2021 (Rli 2021/04)

Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid. Februari 2021 (Rli 2021/03)

Digitaal duurzaam. Februari 2021 (Rli 2021/02)

Waterstof: de ontbrekende schakel. Januari 2021 (Rli 2021/01)

2020

Toegang tot de Stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen. September 2020 (Rli 2020/06)

Stop bodemdaling in veenweidegebieden: het Groene Hart als voorbeeld. September 2020 (Rli 2020/05)

Groen uit de crisis. Juli 2020 (Rli 2020/04)

Verzet de wissel: naar beter internationaal reizigersvervoer per trein. Juli 2020 (Rli 2020/03)

De bodem bereikt?! Juni 2020 (Rli 2020/02)

Greep op gevaarlijke stoffen. Februari 2020 (Rli 2020/01)

2019

Naar een duurzame economie: overheidssturing op transities. November 2019 (Rli 2019/05)

Waardevol toerisme: onze leefomgeving verdient het. September 2019 (Rli 2019/04)

Europees landbouwbeleid: inzetten op kringlooplandbouw. Mei 2019 (Rli 2019/03)

Luchtvaartbeleid: een nieuwe aanvliegroute. April 2019 (Rli 2019/02)

De som der delen: verkenning samenvallende opgaven in de regio. Maart 2019 (Rli 2019/01)

2018

Warm aanbevolen: CO_2-arme verwarming van de gebouwde omgeving.
December 2018 (Rli 2018/07)

Nationale omgevingsvisie: lakmoesproef voor de Omgevingswet.
November 2018 (Rli 2018/06)

Versnellen woningbouwproductie, met behoud van kwaliteit. Juni 2018
(Rli 2018/05)

Van B naar Anders: investeren in mobiliteit voor de toekomst. Mei 2018
(Rli 2018/04)

De stad als gezonde habitat: gezondheidswinst door omgevingsbeleid.
April 2018 (Rli 2018/03)

Duurzaam en gezond: samen naar een houdbaar voedselsysteem.
Maart 2018 (Rli 2018/02)

Stroomvoorziening onder digitale spanning. Februari 2018 (Rli 2018/01)

Colofon

Tekstredactie

Saskia van As, Tekstkantoor Van As, Amsterdam

Infographics

Frédérik Ruys, Vizualism, Utrecht (pagina 13, 16, 60)

Fotoverantwoording

Cover: Wilbert Bijzitter / ANP

Pagina 11: Hans van Rhoon / ANP

Pagina 20: Berlinda van Dam / ANP

Pagina 23: Pim Ras / ANP

Pagina 26: Harrie Dijkstra

Pagina 27: Gemeente Rotterdam

Pagina 27: Jeanette Tas / ANP

Pagina 31: Hans van Rhoon / ANP

Pagina 35: Rob de Wind

Pagina 41: Haizhen Du / Shutterstock

Pagina 57: Omroep Gelderland

Pagina 63: Remko de Waal / ANP

Pagina 65: Sabine Joosten / ANP

Pagina 73: Rob de Wind

Pagina 92: Tobias Kleuver / ANP

Pagina 101: Rob de Wind

Pagina 111: Rob de Wind

Pagina 118: Maxim Usik / Ikon Images / ANP

Pagina 136: Tineke Dijkstra / ANP

Pagina 145: kievith/ iStock

Grafisch ontwerp

Jenneke Drupsteen Grafische vormgeving, Den Haag

Publicatie Rli 2024/01

Februari 2024

Vertaling

Deel 1 van dit advies is vertaald in het Engels en te downloaden via http://en.rli.nl

Bronvermelding

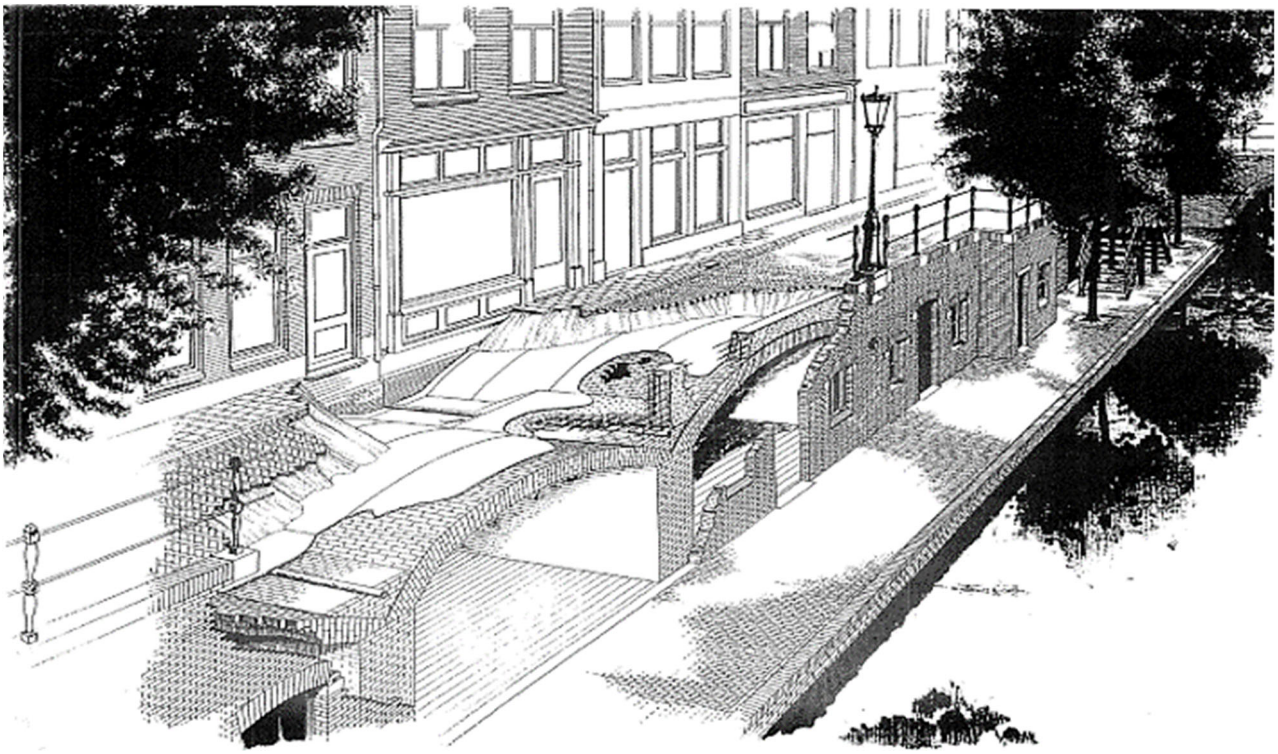
Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2024). Goed gefundeerd: Advies om te komen tot een nationale aanpak van funderingsproblematiek. Den Haag. Digitale uitgave

ISBN 978-90-8513-076-5

NUR740

Schadeboek kelders Utrecht

Schadeboek voor het beoordelen van schades in de werf-, kluis- en straatkelders in Utrecht



1 Inleiding

Het schadeboek is opgesteld door Royal HaskoningDHV, Antea Group en Witteveen+Bos in opdracht van de gemeente Utrecht. Voorafgaand is over een tijdsperiode van circa 4 jaar onderzoek gedaan naar de belastbaarheid van de Utrechtse kelders middels berekeningen (spoor 1), een expertoordeel gegeven over de belastbaarheid van de kelders (spoor 2) en is een inventarisatie van schades uitgevoerd middels RAMS (spoor 3). Ook is er een trendanalyse uitgevoerd om mogelijke patronen in schades vanuit de sporen 1-3 te identificeren, aangevuld met historische gegevens. Deze analyse heeft input geleverd voor het schadeboek.

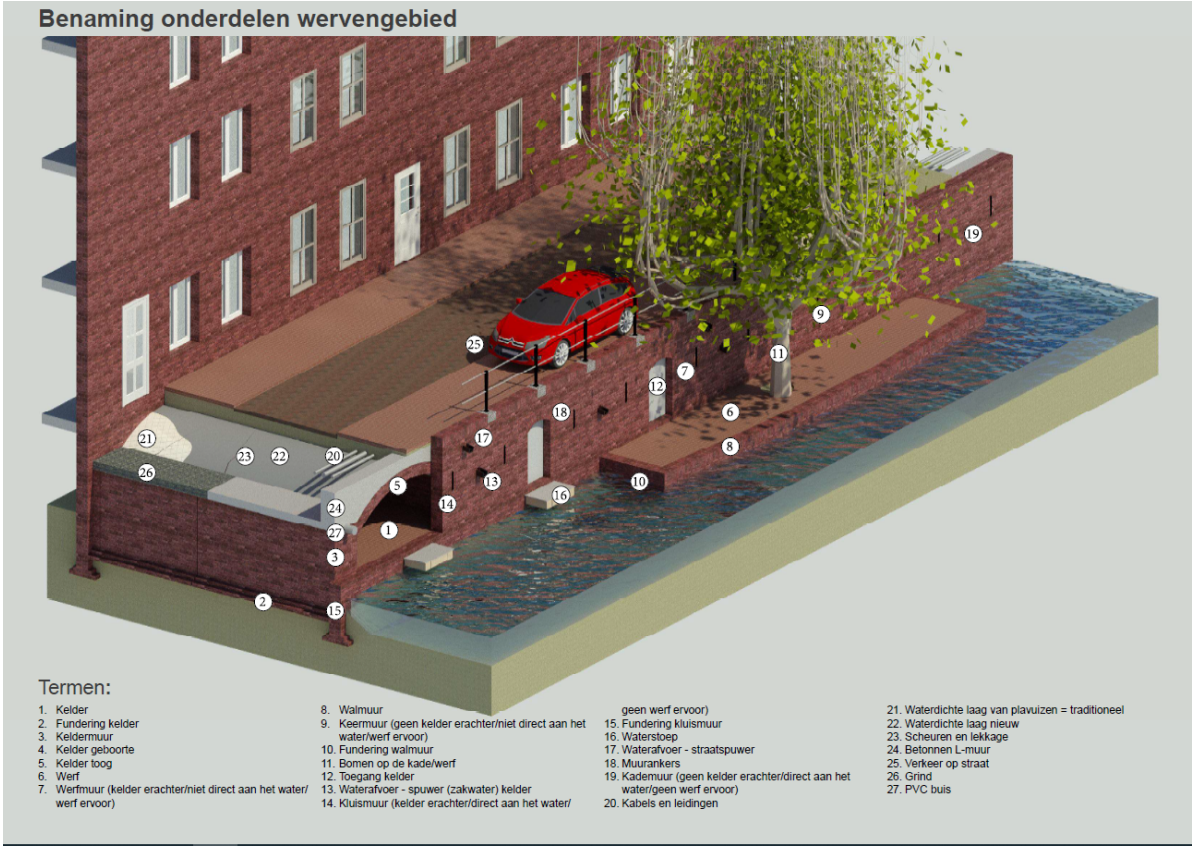
Leeswijzer

Het schadeboek is geschreven voor de inspecteur en bedoeld voor het eenduidig vaststellen en vastleggen van schades en bijbehorende mogelijke oorzaken. Het schadeboek bestaat uit twee delen. Deel 1 bevat de veel voorkomende typen scheuren. Deze zijn gecategoriseerd, de kenmerken ervan zijn omschreven en ze zijn voorzien van referentiefoto's waarin de scheur is gemarkeerd. Deel 2 bevat overige veel voorkomende schadebeelden, anders dan scheuren. Deze zijn ook gecategoriseerd, de kenmerken ervan zijn omschreven en ze zijn voorzien van referentiefoto's. Na elke scheur of schadebeeld staat het uitgangspunt voor de partij die vermoed wordt verantwoordelijk te zijn voor de vermoede (deel-)oorzaak van de schade of die meespeelt in de oorzaak van de schade.

Hoe is het schadeboek te gebruiken?

Om de schadebeelden eenduidig te rapporteren is het de bedoeling dat de schadebeelden die tijdens een inspectie waargenomen worden, volgens de uniforme benaming van dit schadeboek gerapporteerd worden in een inspectieformulier en gemarkeerd worden in een kelderuitslag. De aangetroffen scheuren en schadebeelden zullen vermeld moeten worden met het bijbehorend typenummer, beschrijving van de kenmerken en de mogelijke oorzaken zoals vermeld in het schadeboek.

Schades die niet onder de schades uit het schadeboek vallen, kunnen apart beoordeeld worden. In later stadium kan besloten worden om deze ook aan het schadeboek toe te voegen.



2 De oorzaak en de aanleiding van schade

Verschillende oorzaken en aanleidingen kunnen vooraf zijn gegaan aan het ontstaan van een schadebeeld. De oorzaak en de aanleiding kunnen afhankelijk, maar ook onafhankelijk van elkaar zijn.
Wanneer de oorzaak en de aanleiding afhankelijk van elkaar zijn, is er een directe link tussen de oorzaak en aanleiding voor het optreden van de schade.

Tabel 1: Uitleg van de oorzaak, aanleiding en de gebeurtenis die tot een schade leidt (gevolg).

Oorzaak →	Aanleiding →	Gebeurtenis →	Gevolg
Werkelijke (indirecte) reden(en) voor een gebeurtenis.	Directe reden voor een gebeurtenis	Het optreden van de gebeurtenis waardoor de schade/scheuren ontstaat.	Schade/scheuren met een mogelijke negatieve invloed op de draagkracht van de constructie.

Enkele basale voorbeelden waarbij de oorzaak en aanleiding **afhankelijk** van elkaar zijn:

Tabel 2: Voorbeelden van een afhankelijke oorzaak en aanleiding voor een schade.

Oorzaak →	Aanleiding →	Gebeurtenis →	Gevolg
Verandering waterstand gracht.	Instabiliteit fundering op staal van de werf- of kluismuur en kelder.	Verzakking werf- of kluismuur en/of kelder.	Scheuren in de wanden (en gewelf) in de rijrichting (type: S02, S03).
Zwaar verkeer negeert verkeersmaatregelen (bebording).	Passeren zwaar verkeer.	Asdruk overschrijdt de sterkte van het metselwerk.	Scheuren loodrecht op de rijrichting (type: S01A) en/of craquelé (type: S01B).
Variërende grondgesteldheid in combinatie met veranderen van de permanente belastingen.	Ongelijkmatig zettingsgedrag.	Verschilzettingen (van een deel van de kelder).	Vaak scheuren geïnitieerd in de wanden (type: S02, S03).
Uitbaggeren van grachten.	Zakking waterbodempeil.	Zakking werf- of kluismuur (en deel kelder).	Scheur over gehele gewelf in de rijrichting (type: S02, S03, S05).
Onbekende verantwoordelijkheid voor beheer en onderhoud.	Slecht/niet onderhouden van de kelderconstructie.	Degradatie van metselwerk.	Schade/degradatie (uitvallende voegen, vocht) (type: S11, S12, S13, S14, S15, S16).

Enkele basale voorbeelden waarbij de oorzaak en aanleiding **onafhankelijk** van elkaar zijn:

Tabel 3: Voorbeelden van een onafhankelijke oorzaak en aanleiding voor een schade.

Oorzaak →	Aanleiding →	Gebeurtenis →	Gevolg
Verzakking van de kelder door uitbaggeren van de gracht.	Zwaar voertuig passeert kelder met scheurvorming waardoor de scheurvorming uitbreidt.	Bestaande scheurvorming breidt uit.	Extra scheurvorming en toename van scheurlengte en scheurwijdtes van reeds aanwezige scheurvorming.
Verzwakking van de kelder door doorvoeren leiding in de boog.	Zettingen/verschilzakking door vervangen walmuren.	Scheurvorming op locatie van de verzwakking.	Scheur in het gewelf.
Ingewerkte stijve steunconstructie onder het gewelf.	Passeren van verkeer of verschilzettingen tussen kelder en steunconstructie.	Scheuren nabij de aansluiting steunconstructie - kelder.	Scheurvorming (type: S04).

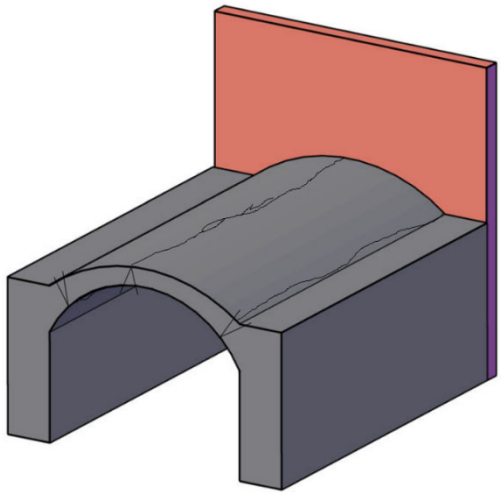
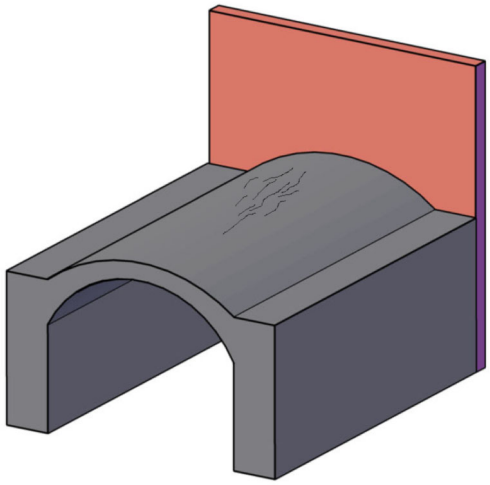
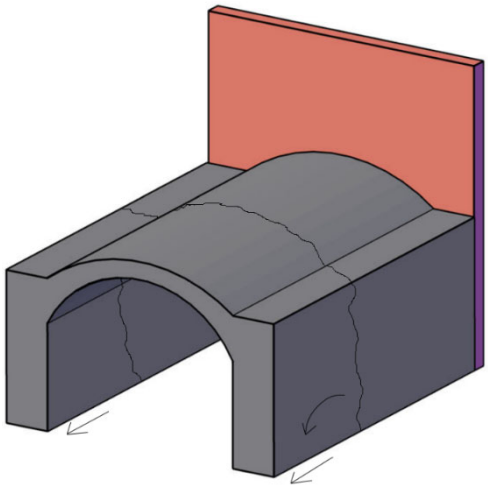
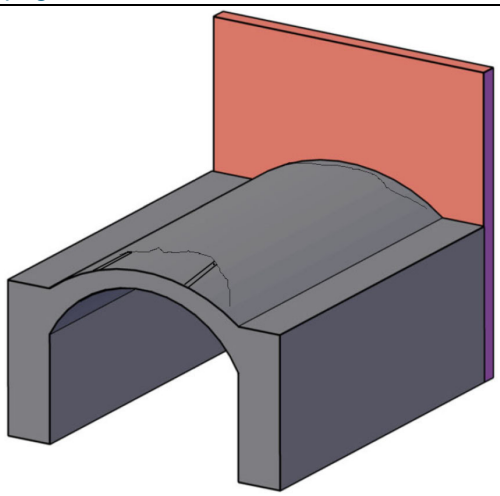
3 Schadebeelden deel 1 van 2

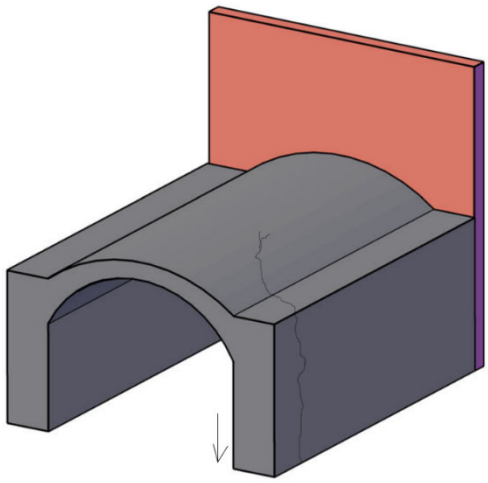
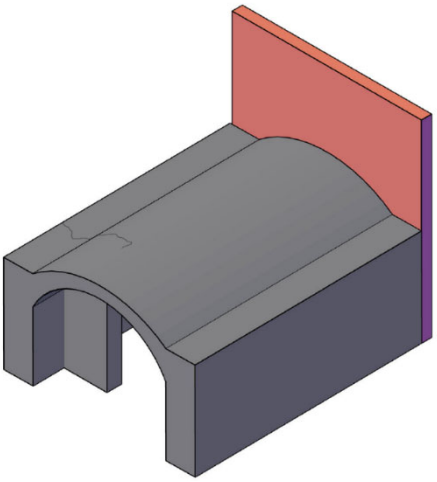
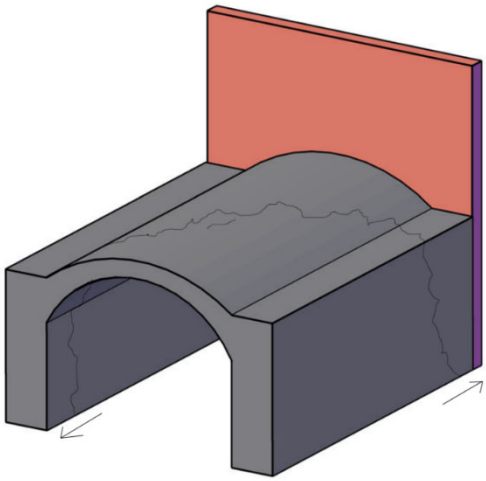
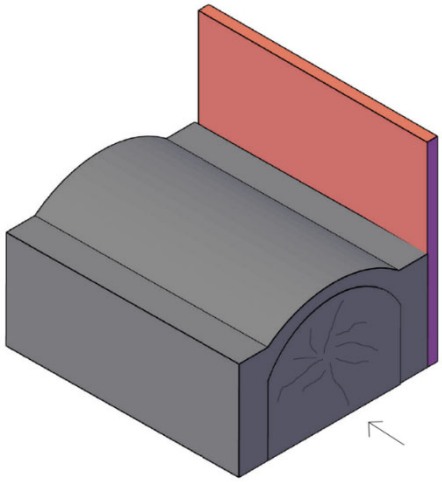
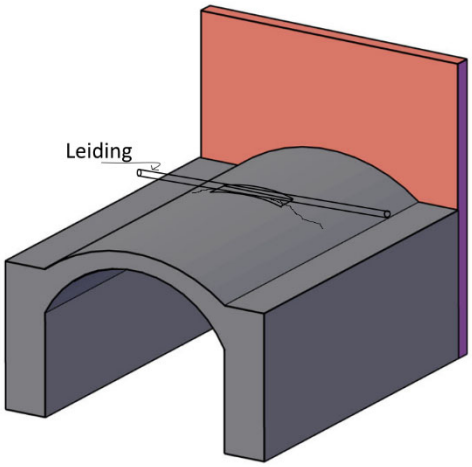
In deel 1 van het schadeboek zijn verschillende *scheuren*, aanwezig in de kelders die ten grondslag liggen aan dit schadeboek, gecategoriseerd tot 7 hoofdtypen. Onderstaand is een overzicht gegeven van de verschillende typen inclusief een verwijzing naar het paginanummer met verder toelichting. Van elke scheur (S01-S07) dienen in ieder geval de volgende kenmerken gerapporteerd te worden:

- scheurlengte, in centimeters;
- scheurwijdte op minimaal 3 locaties in de scheur ter indicatie, in millimeters;
- of de scheur wel of niet watervoerend is;
- of er wel of niet zanduitspoeling plaatsvindt via de scheur.

Vervolgens kunnen aan de hand van het schadeboek de vermoedelijke (deel)oorzaken en aanleidingen beschreven worden.

Voor de navolgende scheurtypen is een kelder geschematiseerd met een aangrenzende gevel van een woning in rood. Voor de scheuren met typen S01 t/m S05 en S07 is de overspanningsrichting van de boog parallel aan de rijrichting (de straat ligt haaks op de kelder). Voor scheurtype S06 is de overspanningsrichting van de boog loodrecht aan de rijrichting; de straat ligt parallel aan de kelder.

S01A – scheur haaks op de boog – pagina 6	S01B – craquelé – pagina 8
	
S02A – scheur knikt kelder in tweeën - pagina 9	S02B – scheur in de kelder langs werf- of kluismuur of nabij de gevel - pagina 10
	
S03 – verticale of diagonale scheur in de wand – pagina 11	S04 – scheur nabij wanden en ribben – pagina 12

	
S05 – scheur diagonaal – pagina 13	S06 – scheurvorming in blinde muur – pagina 14
	
S07 – scheuren in de kelder nabij doorgevoerde leidingen – Pagina 15	
	

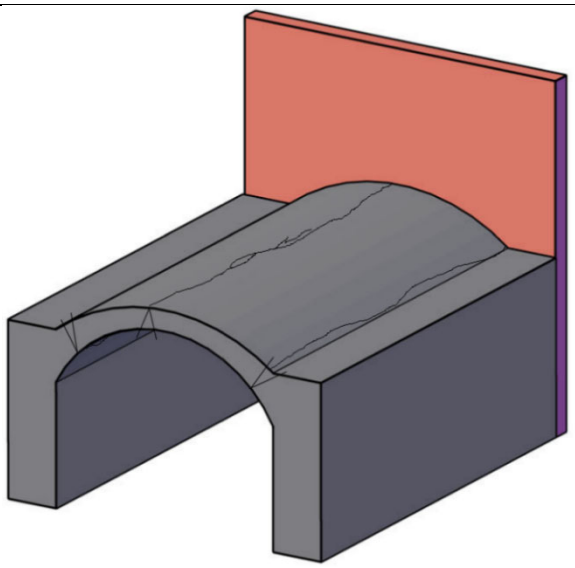
S01A – scheur haaks op de boog

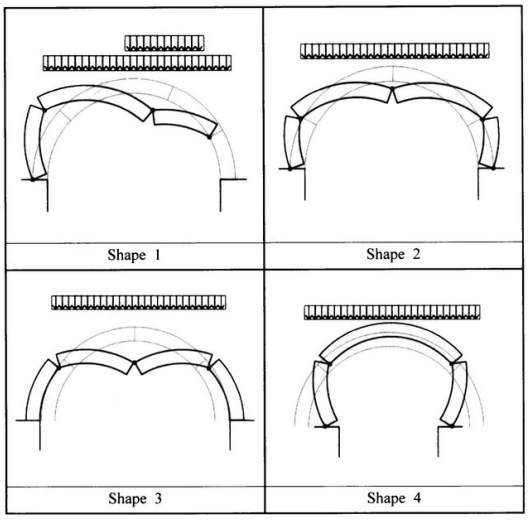
Kenmerken:
De scheurrichting is haaks op de overspanningsrichting van de boog. De scheurvorming is vaak zichtbaar aan de onderzijde in de kruin van de boog.
Vaak enkele scheuren in de top van de boog met scheurwijdte (1mm<d<10mm) en bij de geboorte.

Risico: betreft een constructieve schade. Signalen dat de constructie richting bezwijken gaat.

Oorzaak en aanleiding:
Overbelasting door rijdend, remmend of accelererend verkeer of andere terreinbelasting op de kelder. Een lokale verzwakking van de kelderboog kan ertoe leiden dat de toegestane verkeersbelasting tot schade leidt.
Scheuren aan de onderzijde in het midden van de boog en/of aan de bovenzijde op ca. ¼ van de overspanning en/of in de geboorte duiden meer op overbelasting (Shape 1, 2 en 3). Het verschil tussen Shape 2 en 3 wordt bepaald door de stabiliteit van de funderingswanden en de aanwezigheid/afwezigheid van gronddruk tegen de wanden. Als de scheuren aan de bovenzijde zitten duidt dit meer op horizontale verplaatsing van de wanden naar binnen in combinatie met een bovenbelasting (Shape 4), met als bijkomende (deel)oorzaak het verlagen van het keldervloerniveau.

De mogelijke aanleidingen zijn:
Incidentele hoge wiel- en/of asdruk bijvoorbeeld door passage van een vrachtwagen of brandweerwagen.





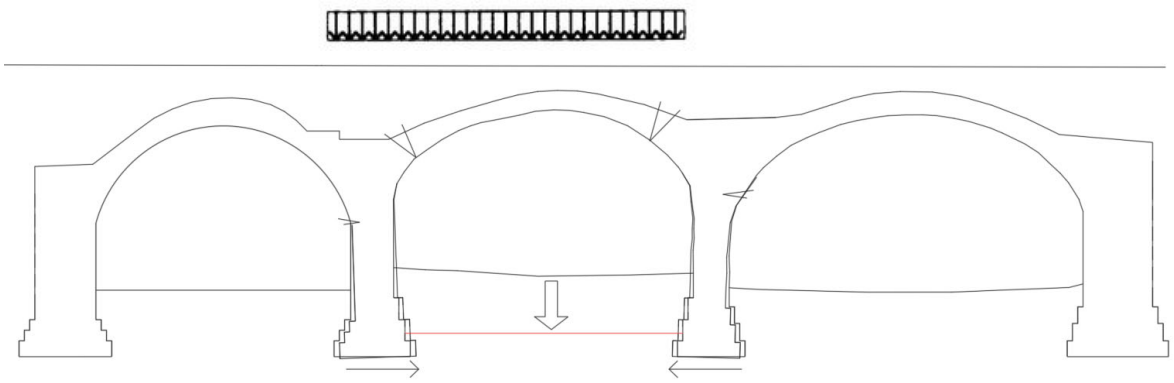
Foraboschi, Paolo. (2004). Strengthening of Masonry Arches with Fiber-Reinforced Polymer Strips. Journal of Composites for Construction - J COMPOS CONSTR. 8. 10.1061/(ASCE)1090-0268(2004)8:3(191)

Voorbeeld Shape 2 (of 3).

Voorbeeld Shape 2 (of 3).

Voorbeeld Shape 3 (of 2).

Voorbeeld scheur in de kruin van de boog.



Voorbeeld Shape 4

Mogelijke (deel)oorzaak:	Invloedssfeer:
Overbelasting door verkeer	Gemeente
Slechte staat metselwerk	Keldereigenaar
Verzwakking kelder	Gemeente/keldereigenaar/derden

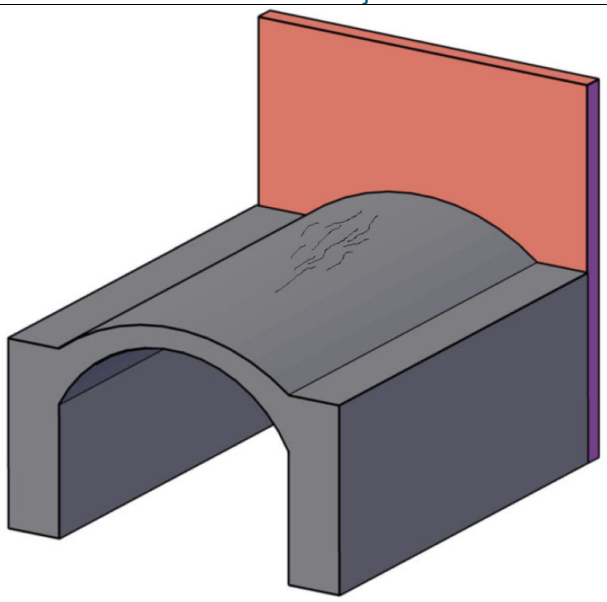
S01B – craquelé

Kenmerken:
Ontstaan van een craquelé: meerdere, kleinere scheuren, mogelijk in verschillende richtingen, maar wel hoofdzakelijk haaks op de overspanningsrichting van de boog. Scheurwijdte bij craquelé (d<3mm). De scheurvorming is vaak zichtbaar aan de onderzijde in de kruin van de boog. Het loskomen van een schol metselwerk is in een uitzonderlijk geval mogelijk.

Risico: betreft een constructieve schade. Signaal dat de constructie lokaal kan bezwijken.

Oorzaak en aanleiding:
Overbelasting door verkeer met hoge wiel- en asdruk.
Een lokale verzwakking van de kelderboog door sterk verslechterd metselwerk, kan ertoe leiden dat de toegestane verkeersbelasting tot schade leidt.

De mogelijke aanleidingen zijn:
Incidentele hoge wiel- en/of asdruk bijvoorbeeld door passage van een vrachtwagen of brandweerwagen.



Voorbeeld craquelé.

Voorbeeld craquelé.

Voorbeeld loskomende schol metselwerk.

Mogelijke (deel)oorzaak:	Invloedssfeer:
Overbelasting door verkeer	Gemeente
Slechte staat metselwerk	Keldereigenaar
Verzwakking kelder	Gemeente/keldereigenaar/derden

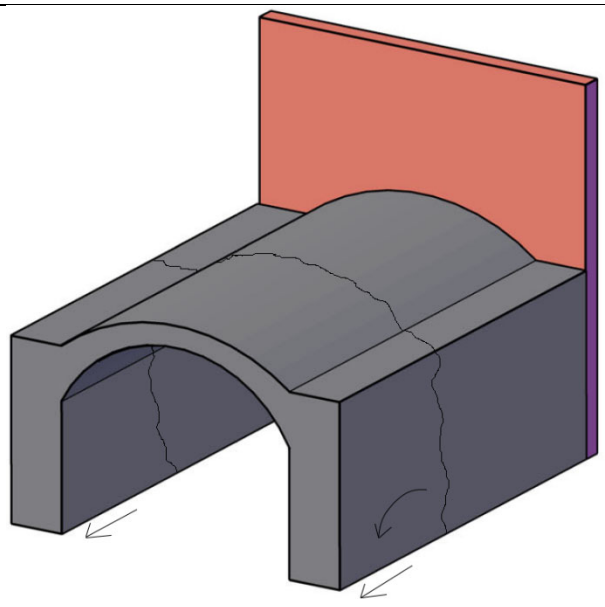
S02A – scheur knikt kelder in tweeën

Kenmerken:
Het losscheuren van een deel van de kelder, of het 'knikken' van de kelder in twee delen. Doorgaande scheur van onder in de wand, lopend door de boog en tot in de andere wand. Het is mogelijk dat een scheur in de keldervloer zichtbaar is, als de vloer dezelfde verplaatsing als het losgescheurde kelderdeel ondervindt. Vaak is de scheurwijdte groot (d>3mm) en daardoor waterdoorlatend en vaak ook zandvoerend.

Risico: betreft een constructieve schade. Instabiliteit van het kelderdeel en lokale gevolgschade zoals uitvallen van stenen.

Oorzaak en aanleiding:
Het 'knikken' van de kelder in twee delen waarbij het deel grenzend aan de werf of gracht horizontaal verplaatst. Combinatie van verticale en horizontale zakkingen en/of verschilzettingen van de fundering van de beide wanden, mogelijk in combinatie met een rotatie van het losse kelderdeel richting de gracht. Veel voorkomend schadebeeld is instabiliteit van de kluis- of werfmuur waardoor een deel van de kelder meegetrokken wordt.

De mogelijke aanleidingen zijn: demping/verlagen van de waterstand in de gracht en/of het uitbaggeren van de gracht waardoor de horizontale gronddruk vanuit de gracht afneemt. Eventueel inclusief een verhoging van de permanente bovenbelasting.
Het is ook mogelijk dat een verzakking van de werf- of kluismuur de kelder meetrekt omdat de muurankers aan kelder zijn bevestigd.
Eventuele lokaal variërende grondgesteldheid en daardoor zettingen in diepere grondlagen. Indien een uitbreiding(en) van de kelder richting de gracht is gerealiseerd, zou door verschil in geometrie, bouwmaterialen, vervormingsgedrag, mate van (voor)belasten het nieuwere deel van de oude deel los kunnen scheuren.



Voorbeeld scheur door beide wanden en gewelf.

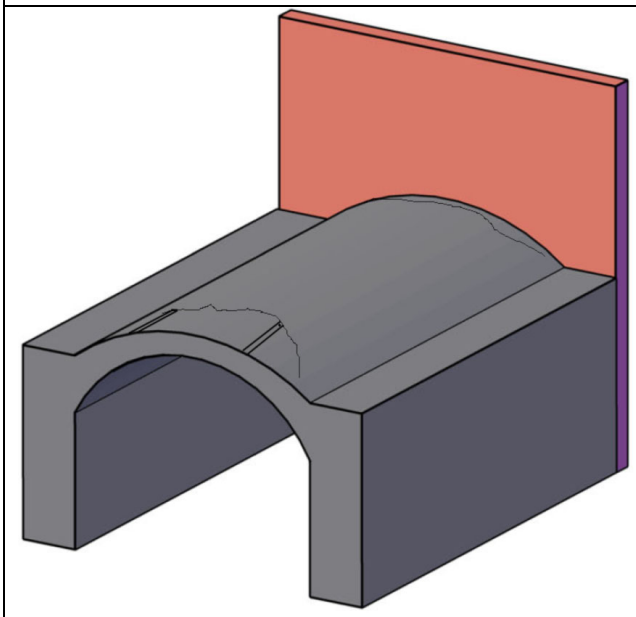
Mogelijke (deel)oorzaak:	Invloedssfeer:
Bemaling grondwater	Gemeente/derden
Uitbaggeren gracht	Derden
Verzakken werf- of kluismuur	Gemeente
Slappe grondlagen	Geen veroorzaker aan te wijzen (autonoom)
Uitbreiding kelder	Keldereigenaar

S02B – scheur in de kelder langs werf- of kluismuur of nabij de gevel

Kenmerken:
Lokale scheurvorming met vaak kleine scheurwijdte (d<5mm) en korte scheurlengtes samen met lekkage tussen de aansluiting gevel van de woning en de kelder, en tussen de kelder en de kluis-/werfmuur. Indien muurankers functioneel zijn, kunnen door verzakking van de kluis- of werfmuur grotere scheuren nabij de ankerpinnen ontstaan, of zelfs een deel van de boog losgetrokken worden.

Risico: hoofdzakelijk esthetisch. Behalve in het geval van breuklijn door ankerpinnen.

Oorzaak en aanleiding:
Het zakken van de kluis- of werfmuur ten opzichte van de kelder of de kelder ten opzichte van de woning. De oorzaak is de scheurvorming is veelzijdig: er is sprake van verschillende bouwfases (de woning is vaak ouder dan de kelder); vanuit de bouw is geen waterdichte voeg aanwezig tussen de kelder en de woning en de werf- of kluismuur en de kelder; verschillend zettingsgedrag door variërende grondgesteldheid en verschillende permanente belastingen.
De muurankers hebben als functie de werf- of kluismuur stabiel tegen de kelder aan te houden. Door zakking of verschilzetting van de werf- of kluismuur neemt de kracht op de muurankers toe waardoor scheurvorming in het gewelf kan ontstaat.



Voorbeeld scheurvorming nabij aansluiting werfmuur op kelder.

Voorbeeld grote scheur in kelder door verzakking werfmuur.
Bron: spoor 4 Hemelwaterafvoer OG368-372.

Voorbeeld scheurvorming nabij aansluiting kelder op woning.

Mogelijke (deel)oorzaak:	Invloedssfeer:
Bemaling grondwater	Gemeente/derden
Uitbaggeren gracht	Derden
Verzakken werf- of kluismuur	Gemeente
Slappe grondlagen	Geen veroorzaker aan te wijzen (autonoom)

S03 – verticale of diagonale scheur in de wand

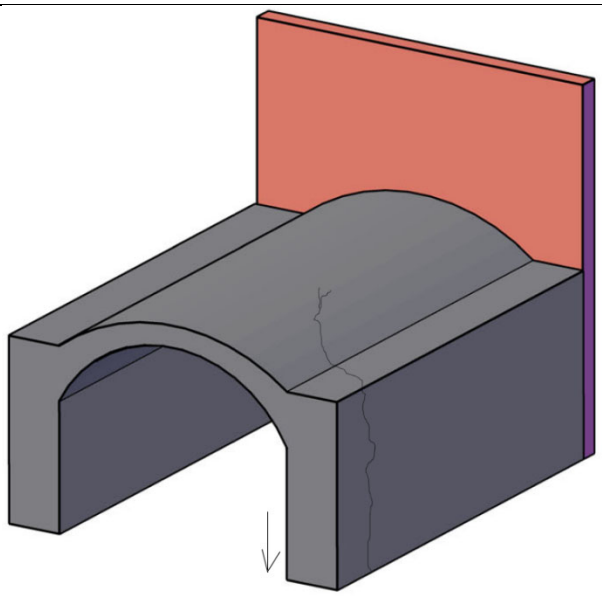
Kenmerken:
Verticale/diagonale scheur van onder in de wand, lopend tot in de boog. Een scheurwijdte van 2mm<d<10mm is veelvoorkomend en geeft vaak lekkage bij de aansluiting met de kluis-/werfmuur.

Het is mogelijk dat deze scheur tegelijkertijd in beide wanden optreedt en samenkomt in de boog.

Risico: mogelijk constructieve schade. Instabiliteit van het kelderdeel en lokale gevolgschade zoals uitvallen van stenen.

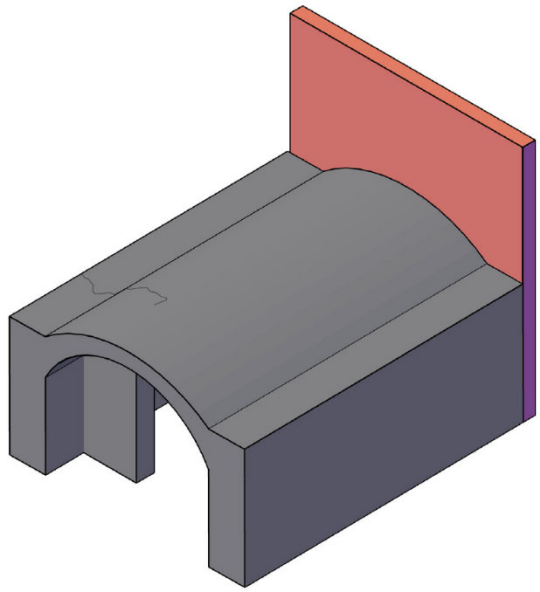
Oorzaak en aanleiding:
Hoofdzakelijk verticale en horizontale zakkingen en/of verschilzettingen van de fundering van een enkele kelderwand.

De mogelijke aanleidingen zijn: demping/verlagen van de waterstand in de gracht en/of het uitbaggeren van de gracht waardoor de horizontale gronddruk vanuit de gracht afneemt. Eventueel inclusief een verhoging van de permanente bovenbelasting. Het is ook mogelijk dat een lokale verzakking van de werf- of kluismuur een deel van de kelder meetrekt.
Eventuele lokaal variërende grondgesteldheid en daardoor zettingen in diepere grondlagen.



Voorbeeld scheurvorming in wand.

Mogelijke (deel)oorzaak:	Invloedssfeer:
Bemaling grondwater	Gemeente/derden
Uitbaggeren gracht	Derden
Verzakken werf- of kluismuur	Gemeente
Slappe grondlagen	Geen veroorzaker aan te wijzen (autonoom)

S04 – scheuren in de kelder nabij steunberen/-ribben	
Kenmerken: Scheur langs ingewerkte stijve constructie-elementen: steunwanden/-ribben/-beren of kolommen. Risico: hoofdzakelijk esthetische schade.	**Oorzaak en aanleiding:** Lokale stijfheidsverschillen of verzwakkingen (verhinderde vervorming, verstoren boogwerking) in combinatie met verkeersbelasting en/of verschilzakkingen/zettingen.
	 Voorbeeld scheurvorming nabij steunribben.

Mogelijke (deel)oorzaak:	Invloedssfeer:
Stijfheidsverschillen	Keldereigenaar

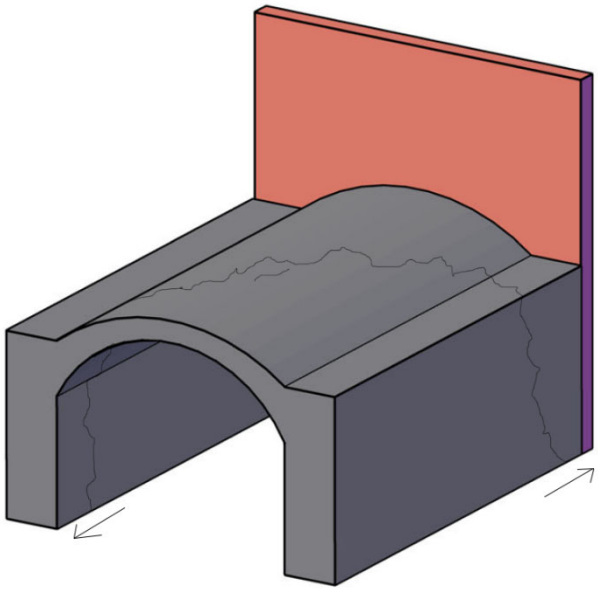
S05 – diagonale scheur die doorloopt in beide wanden

Kenmerken:
Dit betreft een scheur met een hetzelfde karakter als scheurtype S03, maar dan met een diagonaal verloop en doorgaand tot in beide wanden. De scheurwijdte is doorgaans groot (d>3mm) door de horizontale verplaatsing van een kelderdeel.

Risico: betreft een constructieve schade. Instabiliteit van het kelderdeel en lokale gevolgschade zoals uitvallen van stenen.

Oorzaak en aanleiding:
Voornamelijk een horizontale zakking en/of verschilzettingen van de fundering van een kelderdeel.

De mogelijke aanleidingen zijn: demping/verlagen van de waterstand in de gracht en/of het uitbaggeren van de gracht waardoor de horizontale gronddruk vanuit de gracht afneemt. Het is ook mogelijk dat een lokale verzakking van de werf- of kluismuur een deel van de kelder meetrekt.



Voorbeeld diagonale scheur.

Mogelijke (deel)oorzaak:	Invloedssfeer:
Bemaling grondwater	Gemeente/derden
Uitbaggeren gracht	Derden
Verzakken werf- of kluismuur	Gemeente
Slappe grondlagen	Geen veroorzaker aan te wijzen (autonoom)

S06 – scheurvorming in blinde muur

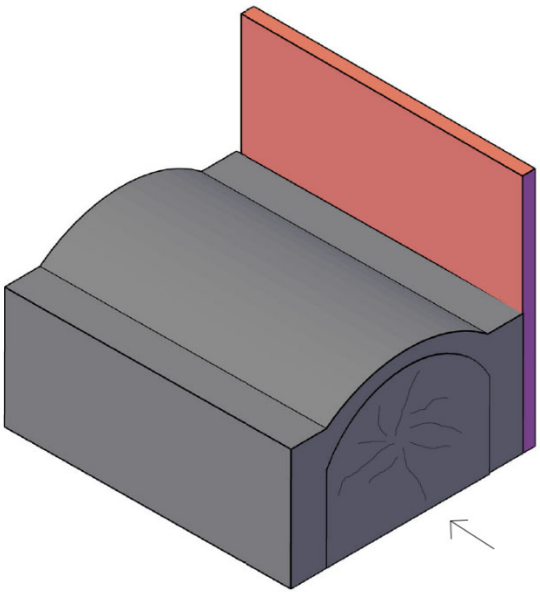
Kenmerken:
Uitbuiken van de blinde muur. Een muur met aan één zijde grond en aan de andere zijde 'lucht' (binnenkant kelder), wat doorgaans voorkomt bij straatkelders. Straatkelders kunnen een kwartslag gedraaid zijn t.o.v. de woning en wegas, in vergelijking met werf- en kluiskelders. Scheurvorming ziet eruit als een craquelé: meerdere, kleinere scheuren in verschillende richtingen. Het uitbuiken kan tientallen centimeters zijn voordat bezwijken optreedt.

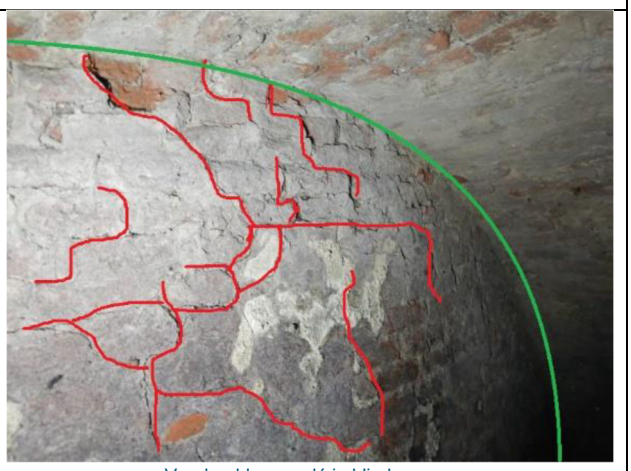
Risico: betreft een constructieve schade van de keerwand (lokaal) met het risico op bezwijken van de keerwand waardoor de bovenliggende weg onbruikbaar wordt.

Oorzaak en aanleiding:
Verhoogde gronddruk door bovenbelasting, bijvoorbeeld verkeersbelasting.

Een niet robuust ontwerp van de kerende muur; te slank ontworpen/gebouwd. Blinde muur niet steunend tegen de kelderboog en -vloer.

Keermuur van metselwerk, minimaal benodigde slankheid dikte/hoogte: 1/3.





Voorbeeld craquelé in blinde muur.

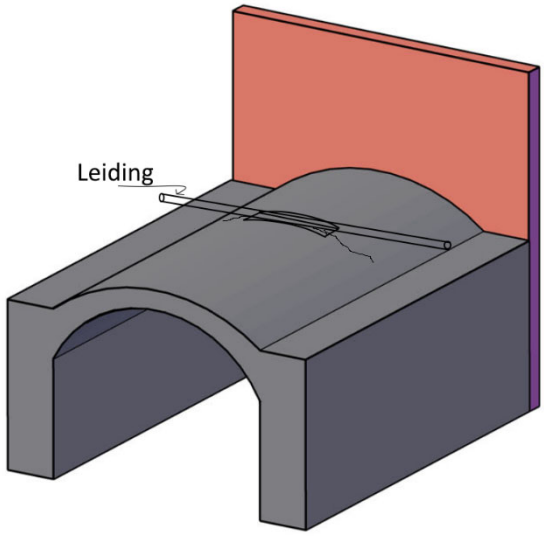
Voorbeeld craquelé in blinde muur.

Mogelijke (deel)oorzaak:	Invloedssfeer:
Verkeersbelasting	Gemeente
Sterkte keerwand onvoldoende	Keldereigenaar

S07 – scheuren in de kelder nabij doorgevoerde leidingen

Kenmerken:
Lokale verzwakkingen van de boogconstructie of scheurvorming door ingewerkte of doorgevoerde leidingen.

Oorzaak en aanleiding:
Lokale stijfheidsverschillen of verzwakkingen (verhinderde vervorming, verstoren boogwerking) in combinatie met verkeersbelasting en/of verschilzakkingen/zettingen.



Voorbeeld leidingsleuf door metselwerk.

Voorbeeld leiding door gewelf.

Voorbeeld leiding door gewelf.

Voorbeeld leiding door gewelf.

Mogelijke (deel)oorzaak:	Invloedssfeer:
Lokale verzwakking	Gemeente/Derden/Keldereigenaar

4 Schadebeelden deel 2 van 2

In het tweede deel van het schadeboek worden de verschillende schadebeelden, anders dan scheuren, weergeven met de bijbehorende kenmerken en de mogelijke oorzaken. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de volgende schadebeelden:

- vochtschade [S11 en S12];
- schade aan voegwerk [S13];
- corroderende muurankers [S14];
- restauratieschade [S15];
- schade aan bouwkundige werken [S16];
- verzakking keldervloer [S17];
- boomwortelopdruk [S18].

Vochtschade [S11]	Beschrijving
Kenmerken	Verzadigd metselwerk door vocht.
	Uitbloei kalk, witte uitslag en kristalvorming.
	Afschilferen stuclaag, metselwerkglazuur.
	Verkleuren en afschilferen stucwerk.
	Verlies samenhang metselwerk, uitvallen/uitspoelen van de voegen.
	Hol klinkende stuc-/afwerklaag.
Oorzaak	Lekkage via de aansluiting van de boog op de gevel van de woning en de aansluiting van de boog op de kluis- of werfmuur (eventueel met L-wand). Dit gaat met regelmaat samen met lokale scheurvorming, zie S02B.
	Lekkage via scheuren in het metselwerk.
	Doorslaand vocht door het metselwerk.
	Geen mogelijkheid tot ventilatie (drogen) metselwerk.
	Zoutbelasting (milieu, materiaal, grondvocht).
	Vroege uitslag van zouten, kalkuittreding.
	Capillaire werking materiaal of systeem waardoor vocht uit de bodem optrekt in de muren.
	Opgesloten vocht in het metselwerk na aanbrengen stuclaag.
	Aanbrengen waterdichte laag binnenkant kelder met verkeerd materiaal: niet voldoende ademend.

Voorbeeld vocht en schimmel

Voorbeeld witte uitslag door zouten

Voorbeeld verkleuren, schimmelen van stuclaag.

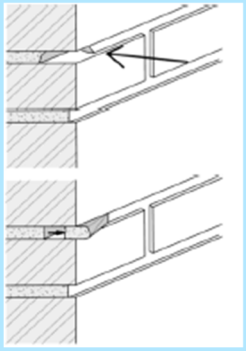
Voorbeeld lekkage aansluiting werfmuur op kelder.

Mogelijke (deel)oorzaak:	Invloedssfeer:
Optrekkend vocht	Keldereigenaar
Vochtdoorslag niet waterdichte kelder	Keldereigenaar
Vocht door scheurvorming	Gemeente/Derden/Keldereigenaar

Verweken van het metselwerk + grote doorbuiging [S12]	Beschrijving
Kenmerken	Verweken van het metselwerk waardoor de mechanische eigenschappen (met name de druksterkte) zodanig verminderen dat de constructieve veiligheid van de boogconstructie afneemt. De stenen van het metselwerk verweken en worden zacht en het voegwerk verzandt. Het gewicht van de boog en het bovenliggende grondpakket zal zakking van de boog veroorzaken. De zakking is het grootst nabij de kruin van de boog.
Oorzaak	Na langdurige verzadiging en hevige vochtschommelingen in het metselwerk is het mogelijk dat het metselwerk verweekt.

Voorbeeld doorzakken van de boog

Voorbeeld zakking inclusief uitval stenen

Uitvallend voegwerk [S13]	Beschrijving	
Kenmerken	Uitvallen/afbrokkelen voegwerk en stenen.	
Oorzaak	Lekkage.	
	Vorst van verzadigd metselwerk.	
	Degradatie door vocht/temperatuurschommelingen.	
	Verschillende morteltypen.	
	Verhinderde vervorming.	

Voorbeeld uitvallen/afbrokkelen van voegwerk

Voorbeeld uitvallen/afbrokkelen van voegwerk

Corroderen muuranker [S14]	Beschrijving
Kenmerken	Gecorrodeerde ankerstangen en -pinnen.
	Lokale scheurtjes in het metselwerk rondom gecorrodeerde ankerpinnen.
Oorzaak	Ondeugdelijke realisatie of aanpassing van het anker.
	Ankers verwijderd door eigenaar/beheerder.
	Aantasting stalen ankers door vocht; geen werkende conservering aanwezig.

Voorbeeld ankerstang van muuranker

Voorbeeld ankerstang van muuranker

Restauratieschade [S15]	Beschrijving
Kenmerken	Schollen steen spatten.
	Uitvallen ingeboet metselwerk.
	Opnieuw scheuren van gerepareerde (geïnjecteerde) scheuren.
Oorzaak	Voegwerk vervangen/hersteld op basis van (te veel) cement (i.p.v. mortel op basis het zachtere kalk en trasspecie).
	Slechte hechting nieuwe mortel en steen met origineel metselwerk.
	Niet verhelpen van de oorzaak van de scheur, enkel aanpak van het gevolg: injecteren van de geconstateerde scheur.

Voorbeeld afspatten van schollen metselwerk

Voorbeeld uitvallen hersteld metselwerk

Schade aan bouwkundige werken [S16]	Beschrijving
Kenmerken	Schade aan materialen, objecten, constructies die in de kelder aanwezig zijn. Gevolgschade door een bijvoorbeeld lekkage, vochtdoorslag in de kelder. Het betreffen hier: vloeren, kozijnen, wanden, trappen, deuren, diefijzers.
Oorzaak	Lekkage en/of hoge luchtvochtigheid waardoor materialen (sneller) worden aangetast. Onvoldoende conservering aanwezig.

Voorbeeld houten vloerconstructie met houtrot/schimmelvorming

Voorbeeld houtrot in kozijn

Verzakking keldervloer [S17]	Beschrijving
Kenmerken	Verzakking van de keldervloer.
Oorzaak	Uitspoeling onder de keldervloer, met de volgende mogelijke oorzaken: lekkage van een leiding, uitspoeling onder of door de kluismuur.

Boomwortelopdruk [S18]	Beschrijving
Kenmerken	Door het ruimtegebrek voor een boom op de werf van een werfkelder wordt het maaiveld omhoog gedrukt. De gevolgen zijn scheuren, vervormingen in de keldervloer en in het straatwerk van de werf. Mogelijk dat deuren en ramen slechter openen en sluiten.
Oorzaak	Raakvlak tussen benodigde groeiruimte voor de boom en aanwezigheid van de werf en werfkelder.

Voorbeeld boomwortelopdruk

5 Verklarende woordenlijst

Begrip	Definitie
Blinde muur	Een muur met aan één zijde grond en aan de andere zijde 'lucht'.
Estriken	Kleine plavuizen. Deze worden soms aangetroffen als vloerafwerking in de kelders.
Gewelf	Een gewelf is een gebogen schaalvormige bouwconstructie voor het vrij overdekken van een ruimte, die vooral in kerken, kelders, kasteelzalen of bruggen toegepast wordt [Wikipedia].
Gewelfanker	Een verankering van de werfmuur of kluismuur. Dit type anker loopt tot halverwege de kelder door en is verankerd in het keldergewelf. Gewelfankers zijn soms zichtbaar in de kelder en zijn dan vaak met krammen en ankernagels in het gewelf aangebracht. Er zijn ook gewelfankers toegepast die bovenop de gewelven zijn aangebracht
Kluiskelder	Een kelder die haaks op de gracht ligt en toegang geeft tot de kelder van de achter gelegen woning. Het ontstaan van de naam is op dit moment niet te achterhalen. Deze kelders danken hun naam óf aan de kluismuur die de afsluiting van de kelder vormt en direct grenst aan de grachtzijde óf aan de overkluizing van de kelderruimte waarop de weg ligt. Het is een kelder onder de openbare weg die direct aan het water ligt, zonder werf.
Kluismuur	De muur die een kelder afsluit die direct aan de gracht grenst. Om verder verval tegen te gaan heeft de gemeente vanaf de jaren '50 een deel van de kluismuren vervangen.
Kruin	De top van de boog. Voor de kruin- of steekhoogte is doorgaans de dagmaat genomen: hoogte geboorte tot de top van de boog (binnenzijde).
L-wand	Een betonconstructie in de vorm van een L waarbij de lange zijde t.p.v. de kelderwand op het dak van de kelder ligt en de korte zijde opstaat tegen de werf- of kluismuur.
Nieuwe Gracht	Bij de aanleg van een tweede gracht in de stad Utrecht tussen 1390 en 1393 kreeg deze de naam Nieuwe Gracht en kreeg de bestaande gracht de naam Oude Gracht. De Nieuwe Gracht bestaat uit de huidige Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompetorengracht. Voor de juiste aanduiding van deze gracht dient de naam dan ook aan elkaar geschreven te worden.
Nieuwegracht	Het gedeelte van de historische Nieuwe Gracht lopende van de Servaasbrug bij het Zocherpark tot de Plompetorenbrug. De gracht is verdeeld in rakken lopende van zuid naar noord, beginnend bij rak 16 en eindigend bij rak 20.
Op staal	Een (water)bouwkundige benaming die wordt gebruikt voor een fundering die is opgebouwd op de oorspronkelijke (draagkrachtige) bodem. Deze funderingswijze kenmerkt zich doordat een gemetselde wand bij de bodem stapsgewijs wordt verbreed, de zogenaamde versnijding.
Oude Gracht	Bij de aanleg van een Nieuwe Gracht evenwijdig aan de reeds bestaande gracht kreeg de bestaande gracht de naam Oude Gracht. Deze aanduiding wordt niet meer gebruikt, de tegenwoordige spelling is Oudegracht aan elkaar geschreven.
Oudegracht	De huidige benaming van de gracht die loopt van de Zandbrug aan de noordzijde van de stad tot aan de Bijlhouwersbrug. De gracht is verdeeld in rakken lopend van rak 1 in het noorden tot rak 15 in het zuiden.
Plavuizen	Vloerafwerking die wordt aangetroffen in kelders. Plavuizen zijn traditioneel ook gebruikt als afdeklaag op de meestal steens uitgevoerde gewelfboog. Zie ook estriken.
Plompetorengracht	Een gedeelte van de Nieuwe Gracht lopende van de Driftbrug tot de Plompetorenbrug. De Plompetorengracht vormt het laatste rak in de stad, rak 26. De Plompetorengracht werd in 1392 samen met de Nieuwegracht, de Kromme Nieuwegracht en de Drift gerealiseerd, waarschijnlijk om de ontwatering van het gebied te verbeteren als voorbereiding op de aanleg van de bebouwing.
Spuwer	Een natuurstenen waterafvoer die ervoor zorgt dat het water dat zich aan de straatzijde verzamelt door de muur wordt afgevoerd richting de gracht. Vanuit het gebruik wordt onderscheid gemaakt tussen een straatspuwer en een gewelfspuwer.
Stadsverwarming	Om de woningen te voorzien van warmte zijn deze in een aantal gevallen aangesloten op stadsverwarming. Aangezien er doorgaans te weinig ruimte tussen de weg en de gewelven aanwezig was om deze leidingen aan te brengen, zijn deze vaak door de keldergewelven aangebracht. Minder in gebruik zijnde (kluis)kelders worden ook gebruikt als tussenstation voor deze stadsverwarming.
Steunbeer	Een steunbeer (of contrefort) is een massieve plaatselijke verzwaring van het muurwerk om dit te versterken en de zijdelingse druk of spatkrachten van de op de muur rustende gewelven, luchtbogen of kappen op te vangen en naar de fundering af te voeren. Steunberen zijn toegepast bij kademuren (of blinde keermuren aan een werf) aan de buitenzijde van de muur.
Steunwand	In dit verband wordt hiermee de muur bedoeld vanaf de fundering tot de geboorte van de werfkelder waarop het gewelf is gebouwd. De steunmuur is over het algemeen breed en in verband gemetseld en dient ervoor om de spatkrachten uit het keldergewelf op te vangen. In sommige gevallen is deze steunmuur tegen de boog aan gemetseld als steun, en rust het gewelf dus niet op deze muur. In dit geval wordt de steunwand ook wel steunrib genoemd.
Straatkelder	Een straatkelder is een bijzondere vorm van een kelder. De straatkelders zijn voor zover bekend hetzelfde opgebouwd als werf- en kluiskelders maar zijn door hun ligging tussen twee woningen niet zichtbaar. De kelder kan zowel haaks onder de straat als parallel aan de straat liggen. Doordat deze kelders wel onder de openbare weg liggen maar het zicht hierop niet

	aanwezig is, is deze groep kelders een bijzondere risicogroep binnen de kelders onder de openbare weg. Een bijzondere vorm van een straatkelder is een kelder die zich bevindt tussen een pand en een brug. Om deze bijzondere tussenvorm, tussen een brugkelder en een straatkelder te duiden wordt deze een brug- of pleinkelder genoemd.
Toog	De toog, ook wel gewelf of boog, is de gekromde overspanning van de kelderconstructie. Ook wel steek genoemd, met als hoogte van de steek de hoogte vanaf de geboorte van de boog tot in de kruin van de boog.
Uitslag	In dit verband: een tekening van de werfkelder waarvan de omtrek van de kelder in een vlak is uitgetekend.
Verband	In de bouwkunde wordt onder verband verstaan het ten opzichte van elkaar laten verspringen van verbindingsnaden. Dit wordt gedaan om "breuklijnen" te voorkomen. Het wordt onder andere gebruikt bij metselwerk en bestratingen met tegels of bakstenen, bij het leggen van laminaat en bij het monteren van plafondplaten. Het verband zorgt voor een stevigere samenhang tussen de verschillende delen.
Walmuur	De keerconstructie (kleine kademuur) die grenst aan de gracht en die de grond en de bestrating van de achterliggende werf keert. Deze keerconstructie is historisch uitgevoerd als een houten beschoeiing, later uitgevoerd in steen en is in tegenstelling tot de werfmuren steeds gefundeerd op palen. Vanaf de jaren ’50 zijn de walmuren grootschalig vervangen door betonnen muren op houten palen of betonnen damwanden met beton en metselwerk afgewerkt. Momenteel is een grote vervanging van de walmuren in uitvoering waarbij de stenen walmuren op houten palen worden vervangen door een stalen damwand met betonnen schort met metselwerk (bij brede werven) of door een palenwand met schort (bij smalle werven).
Werfkelder	Een kelder die haaks op de gracht ligt en toegang geeft tot de huiskelder van de achter gelegen woning. Deze kelders danken zijn naam aan de werfmuur die de afsluiting van de kelder vormt aan de werfzijde.

Onderzoek naar Schades in de Utrechtse Kelders

Op basis van Hypotheses en Trendanalyse

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0485773
concept revisie 1.0
13 juni 2024

www.anteagroup.nl

Onderzoek naar schades in de Utrechtse kelders

Op basis van hypotheses en trendanalyse

projectnummer 0485773
documentnummer 0485773-RAP-Trendanalyse werfkelders Utrecht
concept revisie 1.0
13 juni 2024

Auteur(s)
P. Vos (Antea Group)
S. Reyhani Sanavi (Witteveen+Bos)
T. Harrewijn (Royal HaskoningDHV)

Opdrachtgever
T.a.v. gemeente Utrecht
Stadsplateau 1
3521 AZ Utrecht

Gecontroleerd
J. Post (Antea Group)
B. Bruins Slot (Witteveen+Bos)
C. Genders (Royal HaskoningDHV)

datum	beschrijving	vrijgave
13 juni 2024	concept	J. Post

Inhoudsopgave

1. Samenvatting 4

2. Inleiding 6
2.1 Algemeen 6
2.2 Opbouw kelderconstructie 6
2.3 Scope 7
2.4 Doel en aanpak 7
2.5 Hypotheses 8
2.6 Aan project gerelateerde documenten 8

3. Methodologie 9
3.1 Verzamelen van de data 9
3.1.1 RAMS analyses 9
3.1.2 Geografische informatiesystemen (GIS) 11
3.1.3 Dinoloket 11
3.1.4 Historisch/dossier onderzoek 11
3.2 Gebruikte methodologie 13

4. Trendanalyse 14
4.1 Scheurgroepen 15
4.2 Algemeen schadebeeld 16
4.3 Betrouwbaarheid 18
4.4 Hypothese 1: We zien meer scheuren door zakking of verschilzetting voor kelders in gebieden met een slappere ondergrond 20
4.5 Hypothese 2: We zien meer scheuren door zakking of verschilzetting voor kelders in gebieden waar baggerwerkzaamheden of droogzettingen hebben plaatsgevonden 24
4.6 Hypothese 3: We zien meer scheuren door overbelasting van zwaar verkeer voor kelders op bevoorradingsroutes 27
4.7 Hypothese 4: We zien meer scheuren bij kelders waar de werkzaamheden voor het vervangen van de walmuren of kluismuren reeds zijn uitgevoerd 30
4.8 Hypothese 5: We zien een vergelijkbaar schadepatroon voor kelders in dezelfde rakzijde omdat deze dezelfde externe invloeden (verkeer, invloeden uit de ondergrond) hebben gehad. 32
4.8.1 Schadebeoordeling per rak/straat 35
4.9 Hypothese 6: We zien een vergelijkbaar schadepatroon voor kelders van hetzelfde type 36

5. Conclusies, Discussie en Aanbevelingen 40
5.1 Conclusies 40
5.2 Discussie 41

Bijlage 1 : Planning werkzaamheden rakken

Bijlage 2 : Sonderingsdata

Bijlage 3 : Overzicht kelders waarvoor een RAMS analyse is gedaan

1. Samenvatting

Aanleiding van het onderzoek

Om het erfgoed te behouden en het Wervengebied veilig te houden, is kennis nodig van de technische staat van de kelders, schade en schadeoorzaken. Ingenieursbureaus Antea Group, Royal HaskoningDHV en Witteveen+Bos hebben van 2021 tot en met mei 2024 onderzoek gedaan naar de schade, schadeoorzaken en -veroorzakers aan kelders in het Wervengebied.

In 2021 is een inventarisatie gemaakt van schades aan kelders en een risicobeoordeling gedaan van schades aan kelders. Ook is berekend hoe sterk enkele kelders zijn. In 2023 – 2024 is opdracht gegeven om vervolgonderzoek te doen naar schade en schadeoorzaken, en of daar een patroon in valt te ontdekken.

De opdracht voor het vervolgonderzoek is tot stand gekomen in afstemming met vereniging De Utrechtse Werfkelders. Professor dr.ir. J.G. (Jan) Rots, hoogleraar Constructiemechanica aan de TU Delft en voormalig lid van de Commissie van Wijzen Wervengebied, beoordeelt het onderzoek.

Aanpak vervolgonderzoek

Voor het vervolgonderzoek zijn inspecties (binnenin de kelders) en constructieve beoordelingen van 91 kelders gebruikt. Daarnaast zijn in het onderzoek de ervaringen meegenomen van het herstel van ongeveer 20 kelders aan de Vismarkt, Haverstraat, bij Magazijn de Zon en aan de Oudegracht. Omdat deze kelders voor herstel waren open gegraven, konden ze nu ook van bovenaf worden bekeken. Om de mogelijke oorzaken van schades beter te begrijpen, is gewerkt op basis van een aantal vermoedens waardoor schades kunnen zijn ontstaan. Hiervoor is geprobeerd om de vermoedens over schadeoorzaken te bewijzen middels opgestelde hypotheses. Bijvoorbeeld dat schade is ontstaan door een slappe ondergrond, baggeren in de grachten, zettingen, overbelasting door verkeer of herstel van wal- en kluismuren.

Conclusies

In het vervolgonderzoek is gebleken dat een aantal veronderstellingen waardoor de schades kunnen zijn ontstaan niet -- of slechts een enkele keer gedeeltelijk -- worden bevestigd. Uit het onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Het is zeer moeilijk, zo niet onmogelijk, om de exacte oorzaak van schade aan een kelder vast te stellen. Er zijn vrijwel altijd meerdere soorten schades. Schade aan een kelder is vaak een gevolg van een combinatie van verschillende oorzaken. Het is meestal niet mogelijk om vast te stellen in welke volgorde de schade is ontstaan. Verschillende schadeoorzaken kunnen elkaar versterken. Het is daardoor ook niet of nauwelijks mogelijk om schade toe te wijzen aan een specifieke veroorzaker.
- Er is geen duidelijk patroon ontdekt in de schades aan kelders in het Wervengebied. Ook uit historisch onderzoek naar omgevingscondities blijken geen patronen af te leiden. Opvallend is dat kelders met een vergelijkbare constructie die naast elkaar liggen toch andere, meer of minder schades kunnen hebben. Als sprake zou zijn van herkenbare patronen, dan zouden deze kelders vergelijkbare schades moeten hebben.
- Uit het schadeonderzoek blijkt dat zwaar verkeer niet de enige (hoofd)oorzaak is van alle schades.
- De verwachting is dat als de komende jaren meer kelders onderzocht zouden worden, de betrouwbaarheid van de resultaten weliswaar toeneemt, maar dat dit het beeld, nl. dat iedere kelder zijn eigen verhaal heeft, niet gaat veranderen.

Samenhangende rapportages

Als onderdeel van het vervolgonderzoek naar schades aan de kelders in Utrecht is een schadeboek opgesteld waarin de soorten scheuren en schades zijn samengebracht die veel voorkomen bij kelders in het Wervengebied. Van alle soorten scheuren en schades zijn de kenmerken en mogelijke oorzaken omschreven en geïllustreerd met foto's. Het schadeboek is gebruikt om de herstelkosten op basis van schade te verdelen. Het schadeboek is zó opgesteld dat dit ook los gebruikt kan worden door bijvoorbeeld inspecteurs die de kelders onderzoeken.

Daarnaast is geprobeerd schades toe te rekenen aan veroorzakers en een kostenverdeling te maken in de varianten 'bewijsvermoeden' en 'expertoordeel'. Het toerekenen van herstelkosten aan één specifieke veroorzaker van schade is in de varianten bewijsvermoeden en expertoordeel vrijwel onmogelijk. Dezelfde soorten schades kunnen door meerdere oorzaken zijn veroorzaakt. Vaak heeft een kelder meerdere soorten schades waarbij de volgorde van ontstaan niet duidelijk is, en oorzaak en gevolgschade moeilijk van elkaar zijn te scheiden. Naast gemeente en keldereigenaar kan de schade ook door derden (bijvoorbeeld nutsbedrijven) of spontaan (bijvoorbeeld ouderdom, bouw, bodemgesteldheid, klimaat) zijn ontstaan. Dit maakt dat er arbitraire keuzes gemaakt moeten worden om kosten van herstelposten toe te kunnen wijzen aan schades.

Op verzoek van de gemeente wordt momenteel een beschrijving opgesteld hoe een kostenverdeling gemaakt kan worden op basis van schadetoewijzing. Daarbij worden ook een 9-tal kelders doorberekend. De rapportage wordt eind juni 2024 verwacht.

2. Inleiding

2.1 Algemeen

De stad Utrecht staat bekend om het historische centrum met werfkelders langs de binnengrachten, onder de openbare weg. De circa 950 Utrechtse kelders zijn gebouwd sinds de middeleeuwen. De bouw van de eerste kelders is gestart in de twaalfde eeuw, kort na het graven van de Oudegracht.

Met zijn vele gangenstelsels is het Wervengebied een complex gebied dat door verschillende oorzaken in de loop van de tijd schade heeft opgelopen. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente Utrecht om, samen met de overwegend private eigenaren, het Wervengebied te behouden. De wervenstructuur valt in zijn geheel onder het Rijksmonument “Stadsbinnengrachten en Werven”.

Voor het behoud en herstel van erfgoed en voorkomen van schade en onveilige situaties en hier een passend beleid op te kunnen voeren, dient de kennis met betrekking tot de sterkte en technische staat van de kelders te worden verhoogd. Om die reden is, over een tijdsperiode van circa vier jaar, onderzoek gedaan naar de belastbaarheid en naar schades aan de Utrechtse kelders middels:

- Spoor 1: In 2021 zijn herberekeningen gedaan van de kelders voor het bepalen van de maximale toelaatbare verkeersbelasting op de kelders [R.04];
- Spoor 2: Een expertoordeel gegeven over de belastbaarheid van de kelders [R.03];
- Spoor 3: Een inventarisatie van de gevonden schades [R.06, R.07];
- Spoor 4: Onderzoek hemelwaterafvoer Choorstraat en Oudegracht (W+B) [R.16].

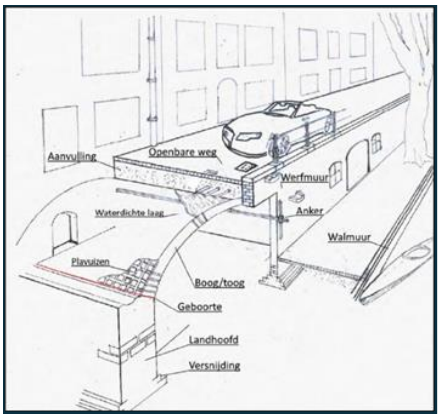
Op basis van de opgedane kennis is aan Antea Group (AG), Witteveen+Bos (W+B) en Royal HaskoningDHV (RHDHV) gevraagd om nader onderzoek te doen naar schadesoorten, schadeoorzaken en schadeveroorzaker aan de gemetselde historische werfkelders te Utrecht. Een belangrijk onderdeel van dit nader onderzoek is de uitbreiding van de analyse van de schadesoorten (spoor 3) middels het opstellen van het schadeboek [R.08].

Als onderdeel van het schadeboek is een trendanalyse uitgevoerd voor een groter aantal kelders in Utrecht. Daarbij is ook de aanvullende kennis meegenomen van de twintig kelders die in 2023 en 2024 zijn gerenoveerd. Tijdens de renovaties zijn deze kelders vrij gegraven waardoor het mogelijk werd deze van de buitenzijde te inspecteren. Het dient daarmee als ondersteuning voor het bepalen van schadeoorzaken en de mogelijke schadeveroorzaker uit het schadeboek [R.08]. De trendanalyse bouwt voort op de risicobeoordeling schades aan kelders beschreven in [R.07], waarbij een vergelijkbare aanpak werd gehanteerd. Omdat hier toen geen duidelijke patronen zijn gevonden, is bij dit onderzoek ook gekeken naar de omgeving en de externe invloeden die de kelders in het verleden hebben gezien. Hierbij is getracht om een verklaring te kunnen geven voor de grote variatie in schadepatronen tussen de verschillende kelders binnen het Wervengebied.

2.2 Opbouw kelderconstructie

Om de gevonden schades te kunnen interpreteren, is het belangrijk de opbouw van de constructie te kennen. In Figuur 2-1 is een werfkelder te zien waarbij de belangrijkste constructieonderdelen zijn benoemd. De schets is afkomstig uit Rapport kelders in het stadshart Utrecht [R.01]. In totaal zijn er vier type kelders te onderscheiden:

1. **Werfkelder**
   Voor dit type kelder ligt er een werf tussen de gracht en de kelder. De kelder bevindt zich onder de openbare weg;
2. **Kluiskelder**
   Bij de kluiskelder is geen werf/wal aanwezig aan de grachtzijde. De kluismuur is direct aan de gracht gelegen;
3. **Straatkelder**
   In het geval van een straatkelder grenst de kelder niet aan een gracht. Hieronder vallen ook de pleinkelders. Dit type kelder is wel net als een werf- en kluiskelder onder de openbare weg gelegen;
4. **Brugkelder**
   Dit type kelder bevindt zich in het landhoofd van een brug. Net als de bovenstaande kelders bevindt deze zich onder de openbare weg en aan de gracht. In spoor 1 t/m 3 werd de brugkelder onder de straatkelders geschaard, voor dit onderzoek is deze losgetrokken.



Figuur 2-1: Opbouw kelderconstructie.

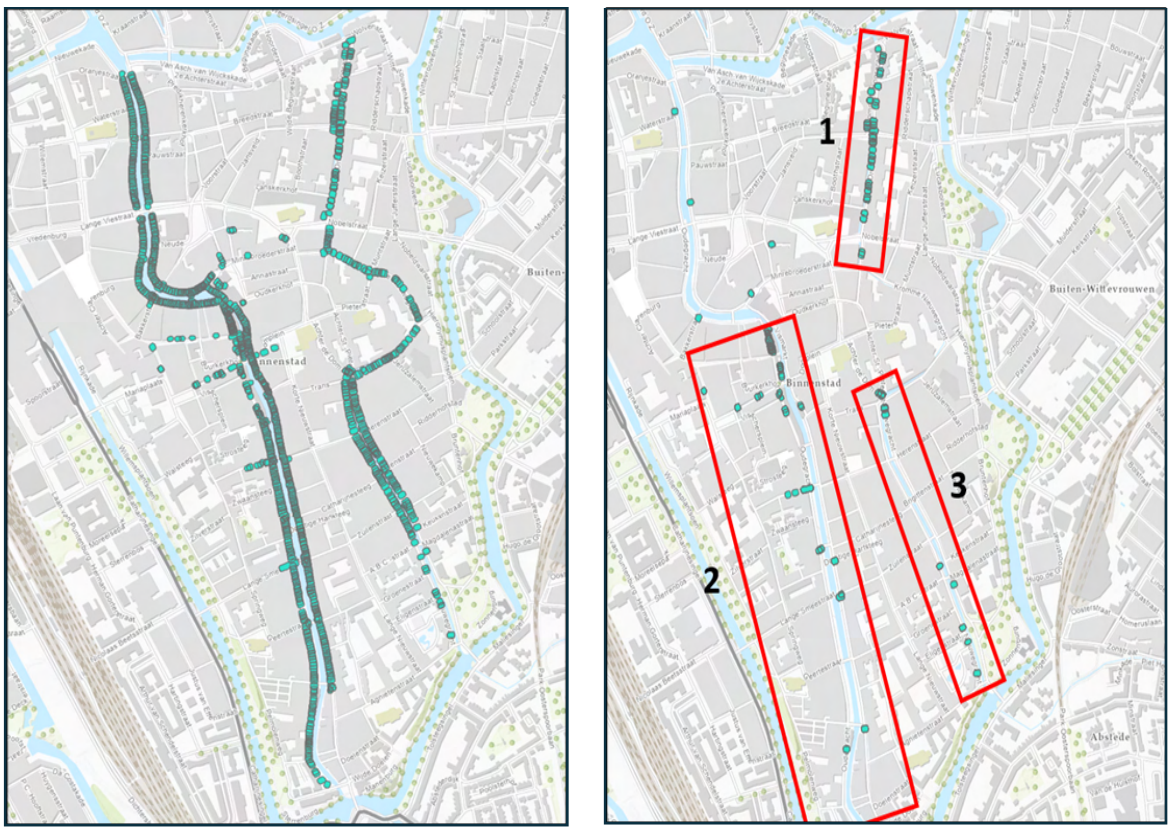
2.3 Scope

Als onderdeel van het schadeonderzoek worden in dit rapport de mogelijke oorzaken van schades onderzocht. Daarvoor heeft de gemeente Utrecht 91 inspectierapportages van Iv-Infra beschikbaar gesteld uit de periode 2020 tot 2021 waar een RAMS analyse van is gemaakt om een beter inzicht te krijgen in de oorzaken van de opgetreden schades aan de kelders. Voor een deel van de inspectierapportages zijn in spoor 3 [R.07] de schades beoordeeld en verwerkt in een overzicht middels RAMS-analyses (schadepatronen op locatie), deze methodiek is kort toegelicht in paragraaf 3.1.1. Voor dit rapport is het oorspronkelijke aantal van 76 kelders uitgebreid tot 91 kelders, een overzicht van de kelders die zijn geïnspecteerd voor dit onderzoek zijn terug te vinden in het overzicht van de RAMS-analyses in Bijlage 3. Daarbij is ook de aanvullende kennis meegenomen van de twintig kelders die in 2023 en 2024 zijn gerenoveerd.

In Figuur 2-2 is links een overzicht van de kelders gegeven in het Wervengebied en rechts een overzicht van de kelders waar een RAMS-analyse voor is uitgevoerd. Omdat het aantal inspecties niet gelijk verdeeld is over de binnenstad is ook gekeken naar de clusters waar relatief meer inspecties voor beschikbaar zijn, deze zijn aangegeven met de rode rechthoeken.

2.4 Doel en aanpak

Het doel van de trendanalyse is om een beter beeld te krijgen van schadeoorzaken en mogelijke veroorzakers. Daarvoor is onderzoek gedaan naar patronen in schadetypen, -locaties en -oorzaken op basis van verschillende omgevingsinvloeden en externe factoren waarbij ook de kennis is meegenomen die is opgedaan bij het vrij gegraven van 20 kelders die in 2023 en 2024 zijn gerenoveerd. Daarmee onderscheidt dit onderzoek ten opzichte van het onderzoek uit 2021 waarbij vooral vanuit de binnenkant van de kelder is gekeken naar de schadepatronen [R.06]. Voor de verschillende kelders en rakken wordt op basis van overeenkomende keldertypen, gemeenschappelijke omgevingsinvloeden en externe factoren onderzocht of deze een gemeenschappelijke oorzaak hebben.
De trendanalyse dient ter ondersteuning van het schadeboek [R.08] en kan als achtergrondinformatie gebruikt worden bij het inspecteren van kelders middels het schadeboek.



Figuur 2-2: Links een overzicht van alle bekende kelders uit het GIS-systeem van de gemeente Utrecht (wervenkadaster). Rechts een overzicht van kelders waar een inspectie is uitgevoerd en onderdeel zijn van de sporen 1-3. Er zijn focusgebieden aangegeven met de rode kaders.

2.5 Hypotheses

Op basis van de scope en het doel van de trendanalyse zijn een aantal hypotheses geformuleerd. De hypotheses zijn geformuleerd op basis van de kennis die is opgedaan in spoor 1 t/m 3, waarbij is gekeken naar externe invloeden zoals bijvoorbeeld verkeer, baggerwerkzaamheden, droogzettingen, ondergrond of werkzaamheden aan de wal- en kluismuren die als mogelijke oorzaak zijn genoemd voor de verschillende schades uit het schadeboek. Hierbij is ook de input van de gemeente Utrecht en van de bewoners bij de participatiebijeenkomsten meegenomen bij de keuze van de externe invloeden die onderzocht worden. In voorliggend rapport wordt getracht de opgestelde hypotheses te beantwoorden en een oordeel over de betrouwbaarheid van het antwoord te geven. Hieronder staan de opgestelde hypotheses:

1. *We zien meer scheuren door zakking of verschilzetting voor kelders in gebieden met een slappere ondergrond;*
2. *We zien meer scheuren door zakking of verschilzetting voor kelders in gebieden waar bagger-werkzaamheden of droogzettingen hebben plaatsgevonden;*
3. *We zien meer scheuren door overbelasting van zwaar verkeer voor kelders op bevoorradingsroutes;*
4. *We zien meer scheuren in kelders waarbij de werkzaamheden voor het vervangen van de walmuren of kluismuren reeds zijn uitgevoerd;*
5. *We zien een vergelijkbaar schadepatroon voor kelders in dezelfde rakzijde omdat deze dezelfde externe invloeden (verkeer, invloeden uit de ondergrond) hebben gehad;*
6. *We zien een vergelijkbaar schadepatroon bij kelders van hetzelfde type.*

2.6 Aan project gerelateerde documenten

Voor het opstellen van dit document is gebruik gemaakt van de onderstaande documenten.

Ref	Document	Uitgave
R.01	Rapport kelders in het stadshart Utrecht	oktober 2020
R.02	Leidraad RAMS, sturen op prestaties van systemen	maart 2010
R.03	Spoor 2 – Expertbeoordeling	augustus 2021
R.04	Spoor 1 – Belastbaarheid van de kelders in het Utrechtse Wervengebied Samenvatting van het onderzoek	september 2021
R.05	Aslastbeperkingen in de historische binnenstad https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/goederenvervoer/voertuigbeperkingen-en-goederenvervoerroutes	oktober 2021
R.06	Spoor 3 – Inventarisatie en overzicht oorzaken van schades aan kelders	januari 2022
R.07	Risicobeoordeling schades aan kelders	januari 2022
R.08	Schadeboek kelders Utrecht	juni 2024
R.09	Voortgangsplanning rakken 1 t/m15	oktober 2018
R.10	Voortgangsplanning rakken 16 t/m 21	juni 2018
R.11	Voortgangsplanning rakken 1 t/m 27	maart 2023
R.12	Ontheffing wieldruk voetganger- en grachtwegen 1976	juli 1976
R.13	Verkennend Kwalitatief en Kwantitatief Waterbodemonderzoek Binnenstad Utrecht	juni 2005
R.14	Waterbodemonderzoek Oudegracht Utrecht	juni 2010
R.15	Uitpeiling HDSR Nieuwegracht	juli 2011
R.16	Spoor 4 – Onderzoek hemelwaterafvoer Choorstraat en Oudegracht (W+B)	september 2021

Tabel 2-1: Referentiedocumenten.

3. Methodologie

In dit hoofdstuk wordt de gebruikte methodologie voor de trendanalyse toegelicht.

3.1 Verzamelen van de data

In deze trendanalyse wordt gekeken naar de kelders in hun omgeving. Er is daarbij onderzocht of er vanuit de omgeving generieke oorzaken zijn te koppelen aan soorten schades in de kelders. De schades komen voort uit de door de gemeente beschikbaar gestelde inspectierapporten van Iv-Infra en de daarop uitgevoerde RAMS-analyses zoals beschreven in [R.07].

Voor informatie over de kelders in hun omgeving is gekeken naar historische informatie over het werven gebied en zijn actuele databronnen, zoals de openbare GIS-kaarten, het DINO-loket en bodempeilingen van het waterschap, geraadpleegd.

Deze worden hieronder toegelicht.

3.1.1 RAMS analyses

Voor 91 adressen met een kelder is een RAMS-analyse gedaan waarbij risicoscores aan kelders zijn gegeven. De afkorting RAMS staat voor betrouwbaarheid (**R**eliability), beschikbaarheid (**A**vailibility), onderhoudbaarheid (**M**aintainability) en veiligheid (**S**afety). Deze analyse is gedaan op basis van inspectierapporten van de kelders die zijn uitgevoerd door Iv-Infra in de periode 2020 tot 2021. Daarbij is ook de aanvullende kennis meegenomen van de twintig kelders die zijn gerenoveerd in 2023 en 2024. In dit document worden alleen de resultaten van de RAMS analyse gebruikt, voor een uitleg hoe deze score tot stand is gekomen wordt verwezen naar [R.07].

Hierbij is gebruik gemaakt van het schadeboek [R.08] om de schades te beoordelen. In het schadeboek zijn de verschillende type schades gecategoriseerd en zijn hier mogelijke oorzaken en aanleidingen voor gegeven. In onderstaande tabel is het overzicht van de genoemde schades gegeven zoals deze voor de trendanalyse gebruikt zullen worden.

Type schade	Schadebeeld	Mogelijke oorzaken
Scheuren	Scheuren type I: Lokale scheuren loodrecht op de rijrichting, craquelé, ovaalvormig	[1] Overbelasting door hoge wiel-/asdruk [2] Overbelasting door gronddruk (in het geval van verticale elementen)
	Scheuren type II: Doorgaande scheur van onder in de wand, lopend door de toog (en tot in de andere wand) (vaak waterdoorlatend)	[3] Zakking, verschilzetting
	Scheuren type III: Scheur van onder in de wand, lopend tot in de toog (vaak in de overspanningsrichting of incidenteel diagonaal)	[3] Zakking, verschilzetting
	Scheuren type IV: Scheur langs ingewerkte stijve constructie elementen: steunwanden/-ribben/-beren maar ook leidingen door het gewelf.	[4] Stijfheidsverschillen (verhinderde vervorming, verstoren boogwerking) in combinatie met [1] verkeersbelasting en/of [3] zakkingen, verschilzetting [5] krimp en/of rek
	Scheuren type V	[3] Zakking, verschilzetting
Vocht- en vorstschade	Verzadiging metselwerk	[6] Niet waterdicht zijn [7] Geen mogelijkheid tot ventilatie [8] Zoutbelasting (milieu, materiaal, grondvocht) [9] Vroege uitslag van zouten, kalkuitreding [10] Capillaire werking materiaal of systeem
	Uitbloei kalk, witte uitslag, kristalvorming	
	Aantasting van materialen, vervuiling	
	Afschilferen metselwerk	
	Afschilferen glazuur	
	Verlies samenhang	
	Optredende spanningen door kristallisatie en hydratatie	
Voegwerk	Schollen steen spatten af door opsluiting van stenen in het voegwerk	[11] Schade aan stenen door verhinderde vervorming [12] Temperatuur belasting [13] Degradatie door vochtschommelingen [14] Slechte hechting mortel en steen
	Uitvallen/afbrokkelen voegwerk	
Ingewerkte constructie	Scheurvorming, slechte samenhang, lekkage	[15] Verbouwing/versterking kelderconstructie met ingemetselde elementen met afwijkende materiaaleigenschappen ten opzichte van het metselwerk.
Falen verankering	Instabiliteit: constructie(onderdeel) uit het vlak (out of plane).	[16] Ondeugdelijke realisatie, aantasting stalen ankers door vocht, ankers los van metselwerk, ankers verwijderd door eigenaar/beheerder.
Herstelschade	Uitvallen metselwerk	[14] Voegwerk vervangen/hersteld op basis van cement (i.p.v. origineel zachte kalkmortel). Slechte hechting nieuwe mortel en steen met origineel metselwerk; [17] aanbrengen waterdichte laag binnenkant kelder met verkeerd materiaal: niet op basis van kalkmortel (bindmiddel) met tras (puzzolane stof); [18] niet verhelpen van de oorzaak van scheurvorming (enkel aanpak gevolgen)
	Water- en/of zand-voerende scheur, lekkende leiding/afwatering, uitspoeling door grond (aanvulling of onder de kelder)	
	Afbladeren stuclaag	
	Opnieuw scheuren van gerepareerde (geïnjecteerde) scheuren	

Tabel 3-1: Overzicht van type schades en mogelijke oorzaken zoals bepaald in [R.08].

3.1.2 Geografische informatiesystemen (GIS)

De gemeente Utrecht heeft meerdere geografisch informatiesystemen die openbaar beschikbaar zijn. Uit de beschikbare kaarten is een selectie gemaakt die voor de trendanalyse als interessant worden geacht:

- Overzicht van de werfkelders in het Wervengebied (wervenkadaster);
- Locaties van leidingen (water, riool, gas);
- Grachtdieptes.

3.1.3 Dinoloket

Het Dinoloket is gebruikt om sonderingsdata op te vragen uit het Wervengebied. Omdat er vrij beperkt sonderingen beschikbaar zijn binnen het Wervengebied op de locaties van de kelders is deze verder uitgebreid met sonderingen die zijn geleverd door de gemeente Utrecht, zie Bijlage 2.

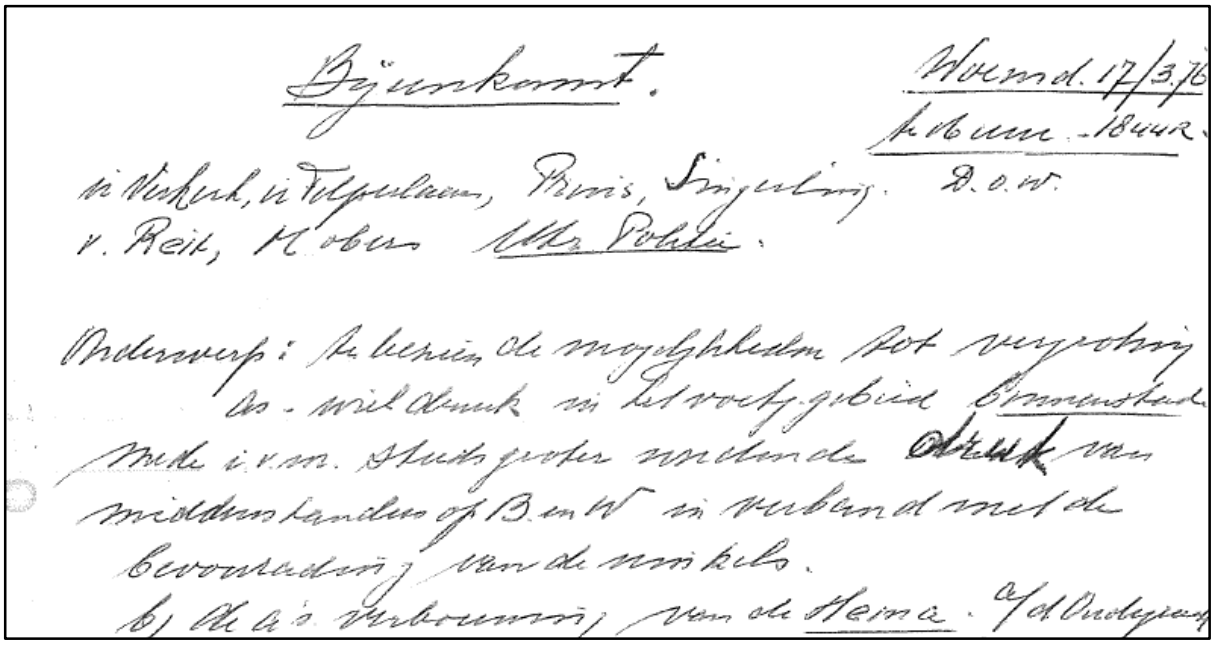
3.1.4 Historisch/dossier onderzoek

In het verleden zijn al diverse onderzoeken gedaan naar de werfkelders. Er is gekeken naar de eerdere onderzoeken uit sporen 1 t/m 3. Daarnaast is gebruik gemaakt van het rapport “Kelders in het stadshart Utrecht, Ontleding van de middeleeuwse haven en zijn begrippen” d.d. september 2020 [R.01].

Op basis daarvan is een zoekplan opgesteld. Het doel van het plan is om in kaart te brengen op welke plekken en in welke tijd er gebeurtenissen hebben plaatsgevonden die effect kunnen hebben op de staat van de kelders. De focus ligt hierbij op algemene/generieke oorzaken gericht op bepaalde rakken of straten. Er wordt uitdrukkelijk niet gekeken naar individuele kelders.

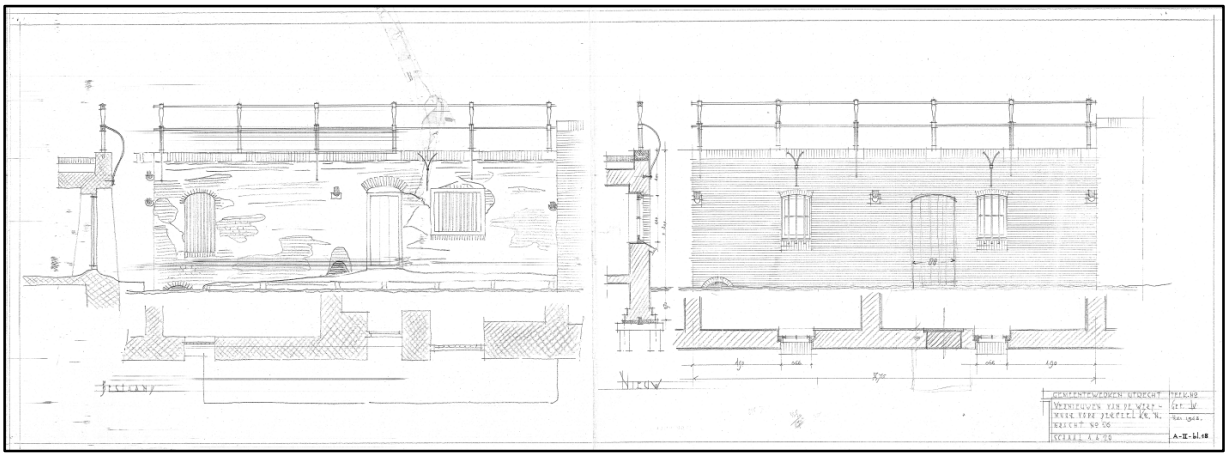
Gemeente Utrecht heeft toegang verleend tot ruim 1200 rapporten tekeningen en scans op het vlak van onder andere:

- historie van baggerwerkzaamheden;
- aanleg riool in de grachten;
- aanleggen / vernieuwen van de kluismuren;
- aanwezigheid van bomen;
- verkeersbelastingen (ontwikkeling);
- herstelwerkzaamheden aan straatwerk.

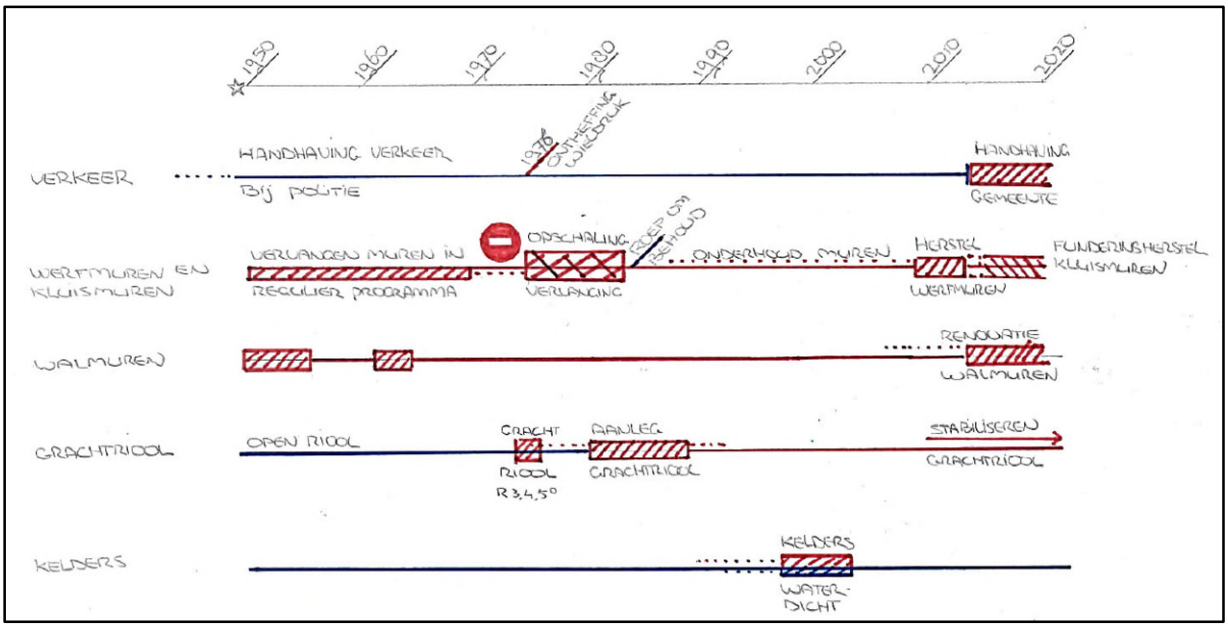

Bijeenkomst. Utrecht d. 17/3/76
Arnhem - 1844R
in Verkeer, in Tolpenlaan, Rivis, Singelring. D.O.W.
v. Reit, Hobus Afd. Politie.

Onderwerp: Te bezien de mogelijkheden tot vergroting
as. wildenuk in het voetgebied Oosterstraat
Mede i.v.m. Stads gezicht waarbij de Oudegracht
middenlanden of B en W in verband met de
bevoorrading van de winkels.
bij de a.s. verbouwing van de Hema. a/d Oudegracht

Figuur 3-1: Voorbeeld: uitsnede besprekingsverslag vergroting toelaatbare asdruk 1976.



Figuur 3-2: Voorbeeld: vernieuwing werfmuur aan de Kromme Nieuwegracht.



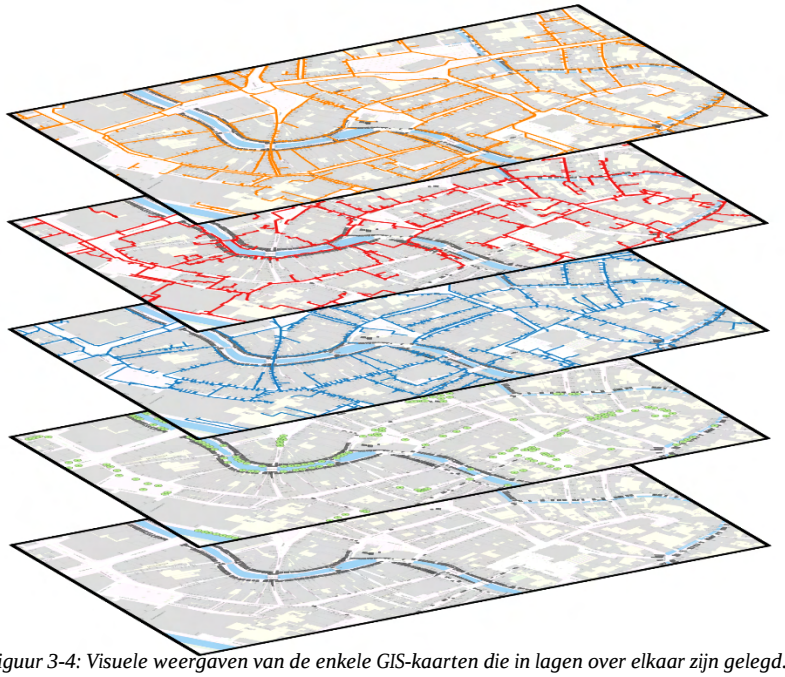
Figuur 3-3: Overzicht gemeentelijke renovaties en takenverandering vanaf 1948 uit [R.01].

Tussentijdse bevindingen

Eind 2023 zijn tussentijdse resultaten van het historisch onderzoek gepresenteerd aan gemeente Utrecht, de wervenmeester en een afvaardiging van het bestuur van de Vereniging De Utrechtse Werfkelders (DUW)). Er zijn overzichtskaarten getoond van onder andere: vernieuwing van de werf- en kluismuren en de aanleg van grachtriolen. Al snel bleek uit reacties van gemeente Utrecht en de wervenmeester dat de gepresenteerde data niet compleet bleek te zijn.

Wijziging in aanpak

De omvang en aard van de informatie, grotendeels analoog, heeft doen beslissen dat het binnen de huidige opdracht niet mogelijk is om voldoende betrouwbare informatie te vinden over historische gebeurtenissen. In overleg met de opdrachtgever is daarom de aanpak gewijzigd waarbij wordt uitgegaan van digitaal en openbaar beschikbare data uit de GIS-systemen van de gemeente. Het gaat daarbij om publieke GIS-kaarten en additionele informatie uit het informatiesysteem Stroomlijn. Deze informatie is zogenoemde As-Is informatie en beschrijft daarmee de huidige staat (het bevat dus geen historisch tijdverloop).



Figuur 3-4: Visuele weergaven van de enkele GIS-kaarten die in lagen over elkaar zijn gelegd.

As-Is informatie
Er zijn diverse kaartlagen uit Stroomlijn gedeeld met Witteveen+Bos. Er is een selectie gemaakt op basis van de schadebeelden en op basis van de informatie in de kaartlagen zelf (bijvoorbeeld of er informatie in staat in het grachtengebied). De volgende kaartlagen worden gebruikt:

- Gasleidingen;
- Rioolleidingen;
- Thermische leidingen;
- Waterleidingen.

Van de publiekelijk toegankelijke kaarten op https://gu-geo.maps.arcgis.com/[1]zijn de volgende kaartlagen gebruikt:

- Werfkelder nummering;
- Werfmuren;
- Kademuren;
- Waterdicht gemaakte kelders;
- Bomenkaart binnenstad.

Naast deze informatie is tevens nog een losse zoekactie uitgevoerd naar

- Droogzetting van delen van grachten;
- Waterdieptes en grondprofiel in de grachten;
- Verschillen in verkeersintensiteit.

3.2 Gebruikte methodologie

De gevonden data uit de RAMS-analyses, GIS-kaarten en het historisch onderzoek zijn in de bestaande GIS-kaart voor de werfkelders samengevoegd. Met deze dataset, en met behulp van kaartvisualisaties, is vervolgens getracht om correlaties te vinden tussen de clusters en gevonden schadebeelden. Hiervoor worden in het volgende hoofdstuk de hypotheses zoals gepresenteerd in hoofdstuk 1 getoetst.

[1] https://gu-geo.maps.arcgis.com/home/item.html?id=fd709552ac584c0b97cea5d72a1554e9

4. Trendanalyse

In voorliggend hoofdstuk zijn de resultaten van de trendanalyse voor de 91 geïnspecteerde kelders uiteengezet. Daarbij is ook de aanvullende kennis meegenomen van de twintig kelders die zijn gerenoveerd in 2023 en 2024. In totaal zijn er circa 950 kelders bekend in het Wervengebied wat betekent dat circa 10% van de kelders in het Wervengebied is geïnspecteerd. Omdat de trendanalyse is uitgevoerd op basis van gelimiteerde data en het over het algemeen niet mogelijk is om de volgordelijkheid te bepalen, moet er rekening mee gehouden worden dat voor gebieden waar minder data beschikbaar is het niet altijd mogelijk is om tot een sluitend antwoord te komen.

Bij het beoordelen van de schades is getracht een volgorde te bepalen waarin de schades zijn opgetreden en welke relaties er zijn tussen verschillende schades. Omdat de inspectierapportages een momentopname zijn, is deze volgordelijkheid niet altijd te bepalen, waardoor het niet duidelijk is of er een causaal verband is tussen verschillende schadetypes. Een kelder met vergevorderde schades heeft een verminderde capaciteit van de draagkracht, waardoor er eenvoudiger nieuwe schades kunnen optreden. Het is echter ook niet uit te sluiten dat de nieuwe schades ook waren verschenen als de kelder wel in een goede staat zou zijn.

Uit dit onderzoek en de eerdere onderzoeken uit spoor 1 t/m 3 is ook gebleken dat schadeoorzaken onderling invloed op elkaar hebben. Hierdoor is in de meeste gevallen niet of zeer moeilijk is vast te stellen, wat de schadeoorzaak is en wie de schade heeft veroorzaakt. De schade is vaak een gevolg van een combinatie van oorzaken, waarbij vaak de volgorde waarin schade is ontstaan niet kan worden vastgesteld, en de verschillende schadeoorzaken elkaar versterken. Daarbij is het vaak niet mogelijk te achterhalen in welke mate een schadeoorzaak aan de schade heeft bijgedragen.

In de resultaten is gebruik gemaakt van afkortingen om de kelders aan te duiden. Hierbij zijn de volgende afkortingen gebruikt:

Straat	Afkorting	Straat	Afkorting
Achter de Dom	ADD	Nieuwegracht	NGR
Choorstraat	CHS	Oudegracht	OGR
Donkere Gaard	DGA	Oudegracht aan de Werf	OGW
Drift	DRI	Plompetorengracht	PTG
Ganzenmarkt	GZM	Twijnstraat	TWS
Hoogt	HOO	Voorstraat	VRS
Haverstraat	HVS	Wittevrouwenstraat	WVS
Lijnmarkt	LNM	Zadelstraat	ZDS
Mariastraat	MRS		

Tabel 4-1: Overzicht van gebruikte afkortingen van de straten in het onderzoek.

4.1 Scheurgroepen

Uit het schadeoverzicht gegeven in Tabel 3-1 is te zien dat er een aantal scheuren is dat vergelijkbare mogelijke oorzaken heeft. Om die reden is gekozen om enkele scheurtypes samen te voegen bij het beantwoorden van de hypotheses.

Groep A
Scheuren van het type I onderscheiden zich van de andere scheuren vanwege de scheurrichting. Voor dit type scheur is duidelijk te zien dat deze als enige van de verschillende type scheuren als mogelijke oorzaak overbelasting hebben. Om die reden zijn deze als enige in groep A geplaatst.

Groep B
Scheuren van het type II, III en V hebben alle drie als mogelijke oorzaak: zakkingen of verschilzetting. Om die reden zijn deze drie types samengevoegd in groep B.

Groep C
Scheuren van het type IV kunnen ook ontstaan door zakkingen of verschilzetting alleen is de hoofdoorzaak voor dit type scheur de stijfheidsverschillen in de constructie. De zakking of verschilzetting kan voor dit type scheur de aanleiding zijn, maar wordt hierbij niet als de oorzaak gezien. Om die reden is scheurtype IV in een aparte groep C geplaatst.

In Tabel 4-2 is een overzicht gegeven op basis van het schadeboek waarbij de verschillende groepen staan weergegeven met daarin de bijbehorende scheurtypes, schadebeeld en mogelijke oorzaken. Voor een uitgebreide toelichting op de verschillende type scheuren wordt verwezen naar het schadeboek [R.08].

Groep	Schadebeeld	Mogelijke oorzaken
Groep A	Scheuren type I: Lokale scheuren loodrecht op de rijrichting, craquelé, ovaalvormig	Overbelasting door hoge wiel-/asdruk
Groep B	Scheuren type II: Doorgaande scheur van onder in de wand, lopend door de toog (en tot in de andere wand) (vaak waterdoorlatend)	Zakking, verschilzetting
	Scheuren type III: Scheur van onder in de wand, lopend tot in de toog (vaak in de overspanningsrichting of incidenteel diagonaal)	Zakking, verschilzetting
	Scheuren type V: Dit betreft een scheur met een gelijk karakter aan scheurtype III, maar dan met een diagonaal verloop en doorgaand tot in beide wanden.	Zakking, verschilzetting
Groep C	Scheuren type IV: Scheur langs ingewerkte stijve constructie elementen: steunwanden/-ribben/-beren maar ook leidingen door het gewelf.	Stijfheidsverschillen (verhinderde vervorming, verstoren boogwerking) in combinatie met verkeersbelasting en/of zakkingen / zettingen / krimp / rek

Tabel 4-2: Scheurgroepen op basis van mogelijke oorzaken voor de verschillende scheurtypes uit het schadeboek [R.08].

4.2 Algemeen schadebeeld

In Tabel 4-3 is een overzicht van de voorkomende schadebeelden gegeven. Dit is gedaan voor de geïnspecteerde kelders in het Wervengebied, daarnaast is er ook nog specifiek gekeken naar de drie gebieden zoals benoemd in de inleiding. Om een beeld te geven van de onderzochte gebieden is niet alleen naar de schades gekeken, maar ook naar het totaal aantal kelders dat in het gebied ligt.

Hierbij dient de kanttekening te worden geplaatst dat het hier enkel de schades betreft die in de inspectierapportages van Iv-Infra zijn opgenomen [R.06]. Hiermee geeft het aantal keer dat een schade is genoteerd een minimum aan.

Iv-Infra gerapporteerd schade	Totaal		1. Plompentorengracht		2. Oudegracht*		3. Nieuwegracht	
	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage
Totaal aantal kelders	955	100%	54	6%	412	43%	129	14%
Aantal geïnspecteerde kelders	91	10%	33	61%	40	10%	11	9%
Type gerapporteerde schades t.o.v. totaal aantal geïnspecteerde kelders met een kelder in het gebied								
Gerapporteerde schades in gebied	87	96%	33	100%	38	95%	10	91%
Vocht- en vorstschade**	75	82%	30	91%	31	78%	8	73%
Scheuren	72	79%	33	100%	26	65%	10	91%
Voegwerk	20	22%	2	6%	15	38%	3	27%
Ingewerkte constructie	15	16%	4	12%	5	13%	4	36%
Deformatie	8	9%	4	12%	3	8%	6	55%
Herstelschade	6	7%	2	6%	4	10%	0	0%
Falen verankering	1	1%	1	3%	0	0%	0	0%

* *Het gebied aangegeven met de rode omlijning*

** *Dit betreft hoofdzakelijk vochtschade.*

Tabel 4-3: Overzicht van de gerapporteerde schades.

Uit Tabel 4-3 blijkt dat er zich 955 kelders in het Wervengebied bevinden. Voor 91 kelders (circa 10%) is een visuele inspectie en RAMS analyse uitgevoerd en in 96% van de gevallen waar dit is gedaan is ook daadwerkelijk schade aangetroffen. Voor de Plompentorengracht is ruim 61% van de kelders geïnspecteerd waarbij in 100% van de gevallen ook daadwerkelijk schade is aangetroffen. Ook is per gebied een percentage afgegeven waarbij het aantal geïnspecteerde kelders is uitgezet tegen het totaal aantal kelders in het gebied om een percentage van de dekking weer te geven voor dit gebied.

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat in 79% van de geïnspecteerde kelders scheurvorming is aangetroffen. Voor de Plompentorengracht is zelfs in 100% van de geïnspecteerde kelders scheurvorming aangetroffen. De verwachting is dat het percentage in werkelijkheid nog hoger ligt, doordat er scheuren gemist zijn tijdens de inspectie of doordat de scheuren zich niet zichtbaar aan het oppervlak manifesteren. Het hoge percentage kelders met scheuren is in lijn met de verwachtingen gezien de lange duur waarin de kelders zijn belast en de daarbij horende veranderingen in gebruik en omgeving in combinatie met de tijdsgebonden effecten zoals zettingen. In de Tabel 4-4 is onderscheid gemaakt tussen de verschillende typen scheuren.

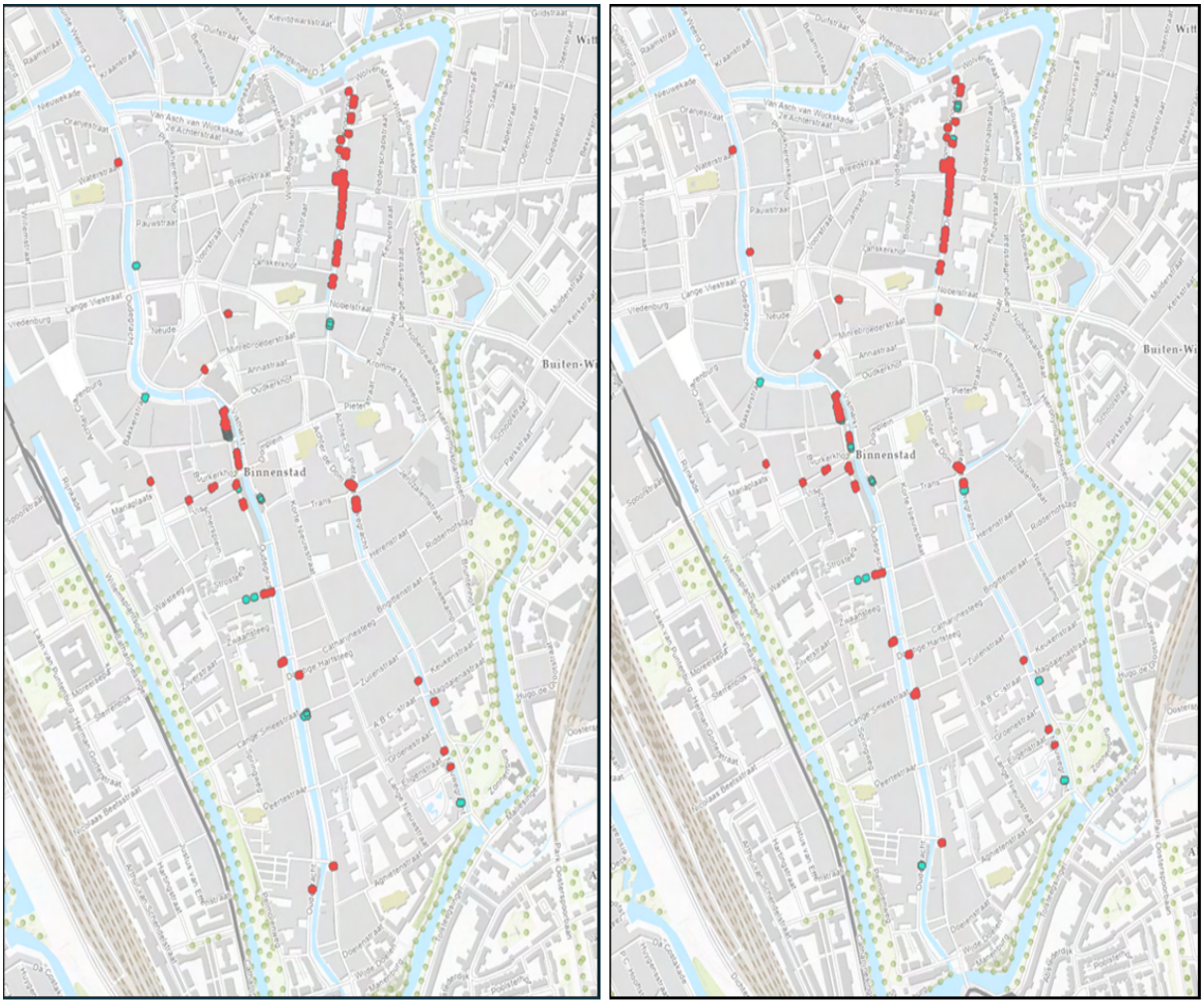
Gerapporteerd schade	Totaal		1. Plompentorengracht		2. Oudegracht		3. Nieuwegracht	
	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage
Aantal kelders met scheur	**72**	**100%**	**33**	**100%**	**26**	**100%**	**10**	**100%**
Scheuren type III	54	75%	29	88%	18	69%	5	50%
Scheuren type II	36	50%	16	48%	11	42%	7	70%
Scheuren type I	23	32%	10	30%	7	27%	5	50%
Scheuren type IV	32	44%	19	58%	12	46%	1	10%
Scheuren type V	11	15%	4	12%	7	27%	0	0%

Tabel 4-4: Overzicht van de gerapporteerde schades.

In een groot aantal van de kelders (82%) is vocht-/vorstschade gerapporteerd. In veel gevallen beperkt dit het gebruik van de kelder, doordat opslag niet mogelijk is in de vochtige omgeving. Ingewerkte constructies leiden in vijftien kelders tot schade. Dit type schade kan worden veroorzaakt door aanpassingen aan de constructie. Dat dit tot zoveel schades leidt geeft aan dat de gemaakte aanpassingen vaak niet in lijn zijn met het constructieve gedrag van de bestaande constructie. Mogelijk is er onvoldoende aandacht besteed aan de gevolgen van de aanpassingen.

In onderstaande afbeeldingen zijn voor de twee schadetypes die het meest voorkomen, namelijk vocht- en vorstschade en scheuren, de locaties weergegeven waarin deze schade is aangetroffen. Hierin is te zien dat de betreffende schades (scheurvorming en vocht-/vorstschade) zich verspreid over de gehele binnenstad bevinden. Hierdoor is het niet mogelijk om direct relaties te leggen tussen de locatie van de kelder en verwachtte schadepatronen van dit type. In elke kelder in elke straat is er een reële kans dat er scheurvorming van dit type of vocht-/vorstschade wordt aangetroffen. De Drift en de Plompetorengracht blijken relatief veel last te hebben van scheurvorming, maar hier dient bij vermeld te worden dat er aan deze straten ook veel kelders zijn opgenomen in de scope van deze inventarisatie.

Opmerking: De inspecties zijn voor een groot deel uitgevoerd na een oproep vanuit de gemeente aan keldereigenaren om zicht te melden als ze schade of lekkage aan hun kelder ondervinden. Hierdoor bestaat het vermoeden dat vooral keldereigenaren met schades hun kelder hebben laten inspecteren wat het hoge percentage van 96% kelders met schade kan verklaren. Hiermee geeft het onderzoek wel inzicht in wat de staat van kelders is waarin schade is aangetroffen.



Figuur 4-1: De geïnspecteerde kelders (groen en rood) met daarin in het rood aangegeven wanneer in de kelder schade is aangetroffen. In de linker afbeelding voor de kelders waar scheurvorming is aangetroffen en rechts voor de kelders waar vocht-/vorstschade is aangetroffen.

4.3 Betrouwbaarheid

Bij het toetsen van de hypotheses is het van belang de betrouwbaarheid van de achterliggende informatie te beoordelen. Op die manier kunnen de conclusies van de verschillende hypotheses op waarde worden beoordeeld. Hiervoor is de informatie op twee manieren beoordeeld:

1. *Beoordeling van hoeveelheid geïnspecteerde kelders ten opzichte van het totaal.*
   Deze beoordeling is uitgevoerd door op statistische wijze te kijken naar de inspectiegegevens van de kelders, is een kelder wel of niet geïnspecteerd. Deze beoordeling geldt dus als een bovengrens voor de betrouwbaarheid van een gebied;
2. *Beoordeling van de beschikbare informatie over de omgeving.*
   Dit betreft een technische beoordeling van de beschikbare gegevens: weten we genoeg van een bepaalde externe invloed om tot een betrouwbare conclusie van de hypothese te komen.

Het percentage kelders dat is geïnspecteerd verschilt per gebied. Voor ieder gebied en voor het totaal aan kelders is de foutmarge berekend. Er is geen onderscheid gemaakt in de verschillende type schades. De resultaten zijn weergegeven in Tabel 4-5.

De inspectiegegevens zijn als steekproef beoordeeld waarbij het percentage kelders dat is geïnspecteerd verschilt per gebied. Voor ieder gebied en voor het totaal aan kelders is de foutmarge berekend op basis van het totaal aantal kelders in dat gebied en het aantal geïnspecteerde kelders in datzelfde gebied. De resultaten zijn weergegeven in Tabel 4-5. Hierbij is gekozen om met een 90% betrouwbaarheidsinterval te rekenen, de formule die voor het bereken van de foutmarge is aangehouden is:

$$= * \frac{}{\sqrt{=}}$$

Waarbij:

n = steekproefgrootte
σ = standaardafwijking van de populatie
z = z-score op basis van 90% = 1,65

	Totaal	1. Plompentorengracht	2. Oudegracht	3. Nieuwegracht
Totaal aantal kelders	955	54	412	129
Aantal geïnspecteerde kelders	91	33	40	11
Foutmarge	8%	9%	12%	24%
Maximale Betrouwbaarheid *(excl. betrouwbaarheid Informatie hypothese)*	Redelijk	Redelijk	Laag	Erg Laag

Tabel 4-5: Betrouwbaarheid voor de verschillende gebieden zoals bepaald in Figuur 2-2.

Het berekenen van de foutmarges voor ieder gebied laat zien dat de steekproef die is genomen nog een vrij grote onzekerheid heeft. De 8% foutmarge voor het gehele gebied betekent dat met 90% zekerheid gezegd kan worden dat het werkelijke percentage kelders met een bepaald type schade 8% hoger of lager kan liggen dan de gevonden waarde op basis van de geïnspecteerde kelders. Omdat de foutmarge voor het gehele gebied en de Plompentorengracht onder de 10% liggen kan de betrouwbaarheid voor deze gebieden als redelijk worden beschouwd. Voor de Oudegracht en de Nieuwegracht liggen deze percentages boven de 10% waarmee de betrouwbaarheid voor deze gebieden lager moet worden ingeschat.

Bovenstaande betrouwbaarheidsintervallen zijn gebaseerd op de beschikbare data waarbij alleen is gekeken of een kelder is geïnspecteerd, dit kan dus als een bovengrens worden gezien. Voor iedere hypothese is daarnaast informatie nodig over de omgeving om deze te kunnen beantwoorden. Op basis van expert judgement wordt daarom ook iets gezegd over de betrouwbaarheid van de gevonden informatie die nodig is om de hypotheses te beantwoorden. Omdat deze keuze lastig is te kwantificeren is gekozen om deze een score van één tot drie te geven waarbij een drie staat voor een hogere betrouwbaarheid en een lage betrouwbaarheid met een score van één wordt aangeduid. Gezamenlijk met de betrouwbaarheid voor ieder gebied zoals bepaald in Tabel 4-5 is vervolgens een gecombineerde betrouwbaarheidsscore gegeven voor de conclusie van iedere hypothese. Dit resulteert in de betrouwbaarheidsmatrix zoals weergegeven in Tabel 4-6. De interpretatie van de betrouwbaarheidsscore staat daaronder weergegeven in Tabel 4-7.

Gebied \ Informatie	Laag 1	Redelijk 2	Hoog 3
Laag 1	**1**	**2**	**3**
Redelijk 2	**2**	**4**	**6**
Hoog 3	**3**	**6**	**9**

Tabel 4-6: Matrix voor het bepalen van de betrouwbaarheidsscore op basis van de gegeven informatie en data in een gebied.

Kleur	Score	Betrouwbaarheid
Rood	1 - 2	Lage betrouwbaarheid
Geel	3 - 6	Redelijke betrouwbaarheid
Groen	7 - 9	Hoge betrouwbaarheid

Tabel 4-7: Interpretaties van de betrouwbaarheidsscores uit Tabel 4-6.

4.4 Hypothese 1: We zien meer scheuren door zakking of verschilzetting voor kelders in gebieden met een slappere ondergrond

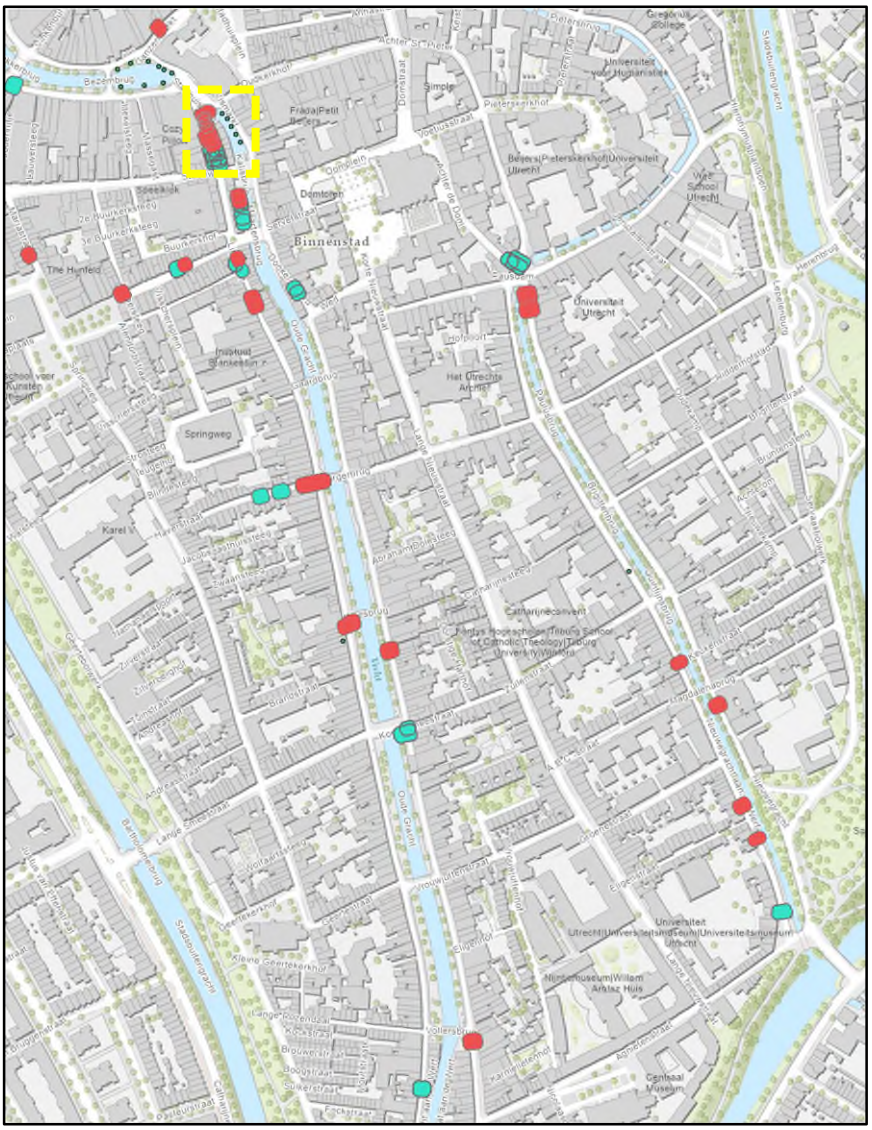
Een slappere ondergrond zal bij het aanbrengen van een permanente belasting meer gaan zetten. Circa negentig procent van deze zakking zal plaatsvinden in de eerste 10 – 30 jaar na de bouw van de kelder waarbij mogelijk dus scheuren door zakking kunnen ontstaan. Voor de trendanalyse is daarom gekeken of voor gebieden waar veel zettingsschade voorkomt ook een zwakkere ondergrond is terug te vinden. Tabel 4-2 laat zien dat scheuren van het type II, III en V (groep B) worden geassocieerd met de zakkingen of verschilzetting. Om die reden wordt bij het beantwoorden van deze hypothese dus ook vooral gekeken naar scheuren uit deze groep.

Het Wervengebied in Utrecht kenmerkt zich door een gevarieerde grondgesteldheid die deels beïnvloed wordt door de historische ontwikkeling van de stad. Utrecht is gelegen aan de vroegere samenvloeiing van de Rijn en de Vecht die tijdens het Romeinse Rijk beide door Utrecht stroomden. Enkele honderden jaren is de Rijn afgebogen richting het zuiden en grote delen van Utrecht liggen dus op deze oude rivierbeddingen. Historisch gezien hebben overstromingen van deze rivieren sedimenten afgezet, waardoor er variaties in de grondlagen zijn ontstaan. Hierdoor is er ook veel variatie te zien in de diepte waarop de eerste dragende laag zich bevindt. Daarnaast is ook een groot verschil te zien tussen de sonderingen die op land zijn gedaan ten opzichte van de sonderingen die vanuit het water zijn gedaan waardoor deze niet met elkaar te vergelijken zijn. Omdat er geen beschikbare sonderingen zijn van direct onder de kelder is de grondopbouw hier onbekend en is dus ook niet te achterhalen in welke mate grondverbetering heeft plaatsgevonden bij de bouw van de kelders.

Omdat er slechts een beperkt aantal sonderingen beschikbaar is in de gebieden waarin we in geïnteresseerd zijn, en het grootste gedeelte van deze sonderingen in het water is gedaan, is gekozen om alleen de sonderingen uit het water mee te nemen. Deze bevinden zich over het algemeen ook dichter bij de kelders. Verder is gekozen om alleen de kelders die zich binnen een straal van 25 meter van een sondering in het aangrenzende water bevinden mee te nemen.

Voor de gebieden 1. Plompentorengracht en 2. Oudegracht is een aantal geïnspecteerde kelders die aan de gestelde voorwaarden voldoen, in totaal betreft dit veertig kelders die staan omkaderd met de gele stippellijn in Figuur 4-2 en Figuur 4-3. Voor deze gebieden is gekeken op welke diepte de eerste draagkrachtige laag zich bevindt.

Figuur 4-2: Overzicht geïnspecteerde kelders ten opzichte van scheuren van het type II, III en IV voor het gehele Wervengebied (links) en de Plompentorengracht/Drift (rechts). De locatie van de sonderingen is hierin aangegeven met de ronde groene stippen ( ).



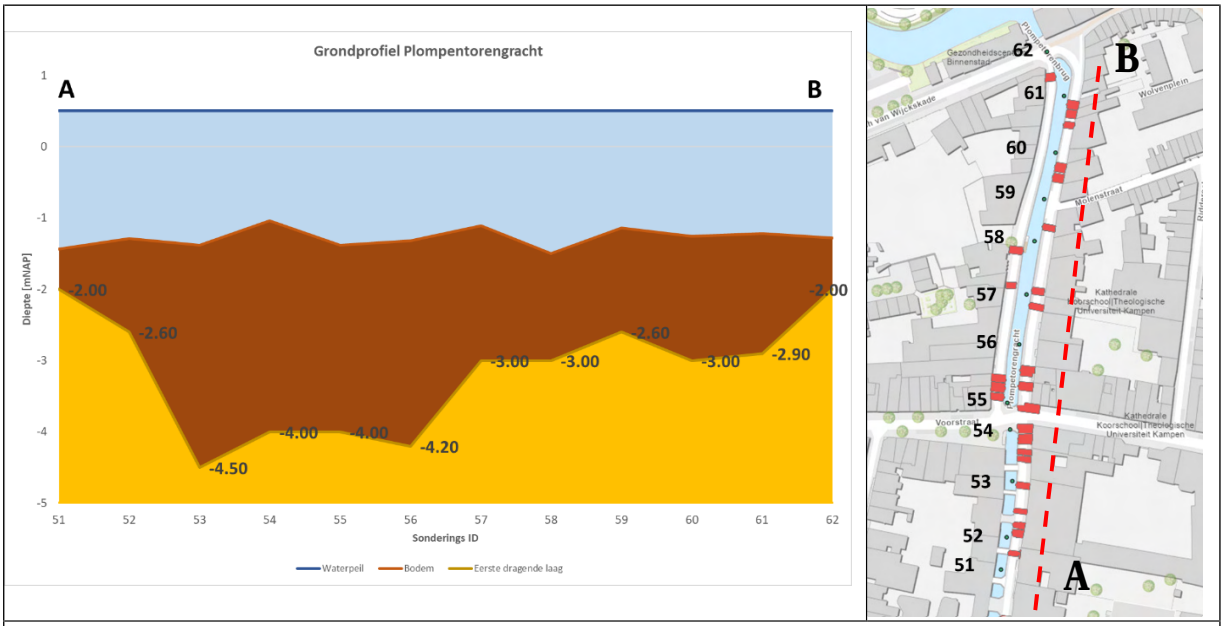
Figuur 4-3: Overzicht geïnspecteerde kelders ten opzichte van scheuren van het type II, III en IV voor de Oudegracht en Nieuwegracht. De locatie van de sonderingen is hierin aangegeven met de ronde groene stippen ( ).

In totaal betreffen het veertig kelders die aan de gestelde criteria die hierboven staan beschreven voldoen. In Figuur 4-4 en Figuur 4-5 zijn de waterstand (blauw), diepte van de bodem (oranje) en van de eerste dragende laag (geel) geplot voor verschillende sonderingslocaties. Rechts in de figuren zijn de geïnspecteerde kelders in het groen weergegeven, de rode kelders zijn kelders waar scheuren uit groep B zijn gevonden. De sonderingen zijn de groene stippen in de gracht, de ruwe data van de gebruikte sonderingen hiervoor is terug te vinden in Bijlage 2.

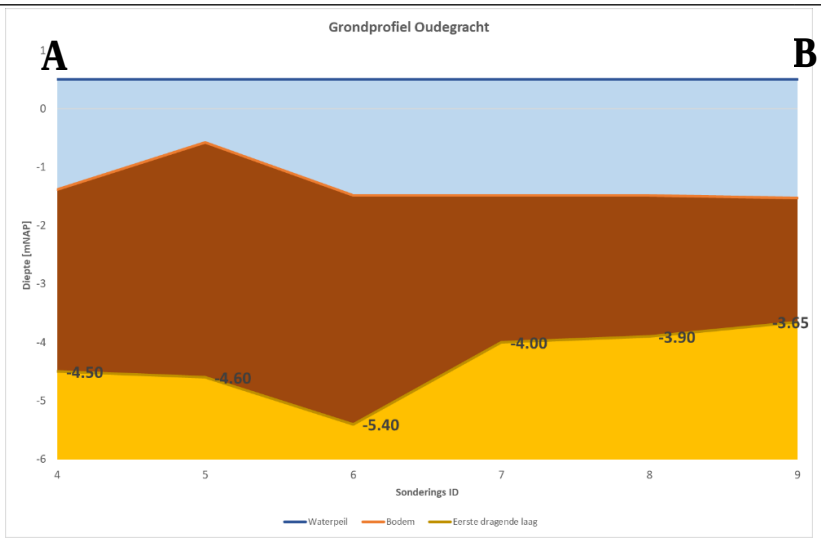
Voor de Plompentorengracht is te zien dat voor alle geïnspecteerde kelders scheuren gevonden zijn die te maken hebben met zakkingen of verschilzettingen. Voor de Oudegracht zijn bij circa de helft van de kelders scheuren van dit type gevonden. Het lijkt er dus op dat de kelders rond de Plompentorengracht gevoeliger zijn voor scheuren als gevolg van zakkingen of verschilzettingen.

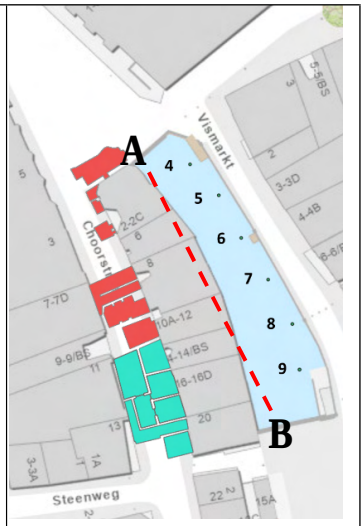
De waterdiepte kan voor beide als gelijk worden beschouwd met een gemiddelde waterdiepte van circa 1,5m. De eerst dragende laag ligt voor de Oudegracht op circa 4 tot 4,5m waarbij deze voor de Plompentorengracht minder diep lijkt te liggen met een diepte van tussen de 2 en 3m. Uitgezonderd van het gebied rond de brug tussen de Plompentorengracht en Drift waar deze lokaal ook iets dieper lijkt te liggen met een diepte van circa 4m. Voor de Plompentorengracht laten de beschikbare sondering ook zien dat er meer variatie zit in de diepte van de eerste dragende laag. Dit zou een verklaring kunnen zijn dat de Plompentorengracht gevoeliger is voor verschilzetting.

Hierbij moet wel de kanttekening gemaakt worden dat de kelders aan de Oudegracht waarvoor een sondering in de buurt ligt allen straatkelders zijn en niet direct aan de gracht grenzen. De aangrenzende panden, en de panden tussen de gracht en kelder, zorgen hier dus voor extra stabiliteit. Ook zijn de betreffende sonderingen iets verder van de kelders genomen. Bij gebrek aan meer data voor de andere gebieden is het lastig om te bepalen of de grond rond de Plompentorengracht / Drift inderdaad zwakker is in vergelijking met de andere gebieden. Ook wordt verondersteld dat voor een groot deel van de kelders grondverbetering heeft plaatsgevonden en de daadwerkelijke draagkracht van de grond onder de kelders heel anders kan zijn dan in eerste instantie uit de gegevens van de sonderingen volgt. Ook hier geldt dat grondverbetering bij de Plompentorengracht waarschijnlijk in mindere mate heeft plaatsgevonden vanwege de gracht die direct aan de kelders grenst. Bij de kelders aan de Oudegracht en Nieuwegracht zit er nog een werf tussen de gracht en kelders die voor meer horizontale tegendruk op de kelder zorgt en waarbij in de meeste gevallen ook grondverbetering is toegepast bij de aanleg.



Figuur 4-4: Overzicht van de eerste dragende laag (geel), diepte van de bodem (oranje) en waterstand (blauw) voor verschillende sonderingslocaties (zie Figuur 3-2) voor de Plompentorengracht.





Figuur 4-5: Overzicht van de eerste dragende laag (geel), diepte van de bodem (oranje) en waterstand (blauw) voor verschillende sonderingslocaties (zie Figuur 3-2) voor de Oudegracht.

Op basis van de beschikbare sonderingen lijkt er geen aanleiding te zijn om te denken dat de grond rond de Plompentorengracht slechter is dan voor bijvoorbeeld bij de Oudegracht. De eerst dragende laag ligt dichter bij het oppervlakte maar laat daarentegen wel weer meer variatie zien in de diepte waarin deze zich bevindt. Wel is het opvallend te noemen dat de gehele Plompentorengracht en Drift zoveel te maken heeft met scheuren door zakking of verschilzetting. Hierbij lijken andere factoren een rol te spelen die bij het beantwoorden van deze hypothese niet zijn meegenomen. Denk hierbij aan de mate van grondverbetering die is toegepast, de bouwkwaliteit van de kelder en de fundering (bijvoorbeeld). Funderingsonderzoek en aanvullende sonderingen direct onder de kelders kunnen hier wellicht meer duidelijkheid in geven.

Conclusie
Zien we meer scheuren door zakking of verschilzetting voor kelders in gebieden met een slappere ondergrond?
Niet eenduidig.

Discussie
Het beperkte aantal beschikbare sonderingen en boringen voor dit onderzoek op locaties waar de kelders zijn geïnspecteerd zorgen ervoor dat het lastig is om iets te zeggen over de grondgesteldheid tussen de verschillende gebieden. Om die reden is de betrouwbaarheid van de informatie voor deze hypothese op laag gezet. Op basis van Tabel 4-6 en Tabel 4-7 wordt de betrouwbaarheid van de conclusie voor deze hypothese daarmee ook als laag ingeschat. Vanwege de lage betrouwbaarheid is de conclusie van deze hypothese niet eenduidig.

Op basis van de beschikbare gegevens, met name rond de Plompentorengracht, lijkt de ondergrond in het gebied echter niet de hoofdoorzaak te zijn voor de vele zakkingen en verschilzettingen binnen dit gebied. Daarbij moet wel gezegd worden dat deze conclusie is gebaseerd op een versimpelde aanpak en een minimale beschikbaarheid van betrouwbare sonderingen.

4.5 Hypothese 2: We zien meer scheuren door zakking of verschilzetting voor kelders in gebieden waar baggerwerkzaamheden of droogzettingen hebben plaatsgevonden

Droogzettingen en baggerwerkzaamheden aan de gracht leiden over het algemeen tot afname van de stabiliteit van de grond indien hiervoor niet de juiste maatregelen worden getroffen. Hierdoor kan zettingsschade ontstaan aan de naastgelegen kelders. Tabel 4-8 laat zien dat scheuren van het type II, III en V (groep B) worden geassocieerd met zakkingen of verschilzetting en dat dit type scheuren bij een groot gedeelte van de kelders in het Wervengebied is aangetroffen. Er is daarom gekeken of er in de gebieden waar baggerwerkzaamheden en/of droogzettingen hebben plaatsgevonden ook meer scheuren zijn aangetroffen die zakkingen/verschilzettingen als mogelijke oorzaak hebben.

		Totaal		1. Plompentorengracht		2. Oudegracht		3. Nieuwegracht	
Gerapporteerd schade	Mogelijke oorzaak	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage
Geïnspecteerde kelders		91	100%	33	100%	40	100%	11	100%
Groep B (type II, III, V)	Zakking, verschilzetting	63	69%	33	100%	20	50%	7	64%

Tabel 4-8: Scheuren uit groep B voor de verschillende gebieden.

Helaas zijn de werkzaamheden voor de droogzetting en voor het baggeren slecht gedocumenteerd. Het is daarom lastig te achterhalen wanneer dit precies is gebeurd, met welke frequentie, of dit voor alle rakken is gedaan, en in welke hoedanigheid. Op basis van foto's zoals weergegeven in Figuur 4-7 is getracht om een zo goed mogelijke reconstructie te maken.

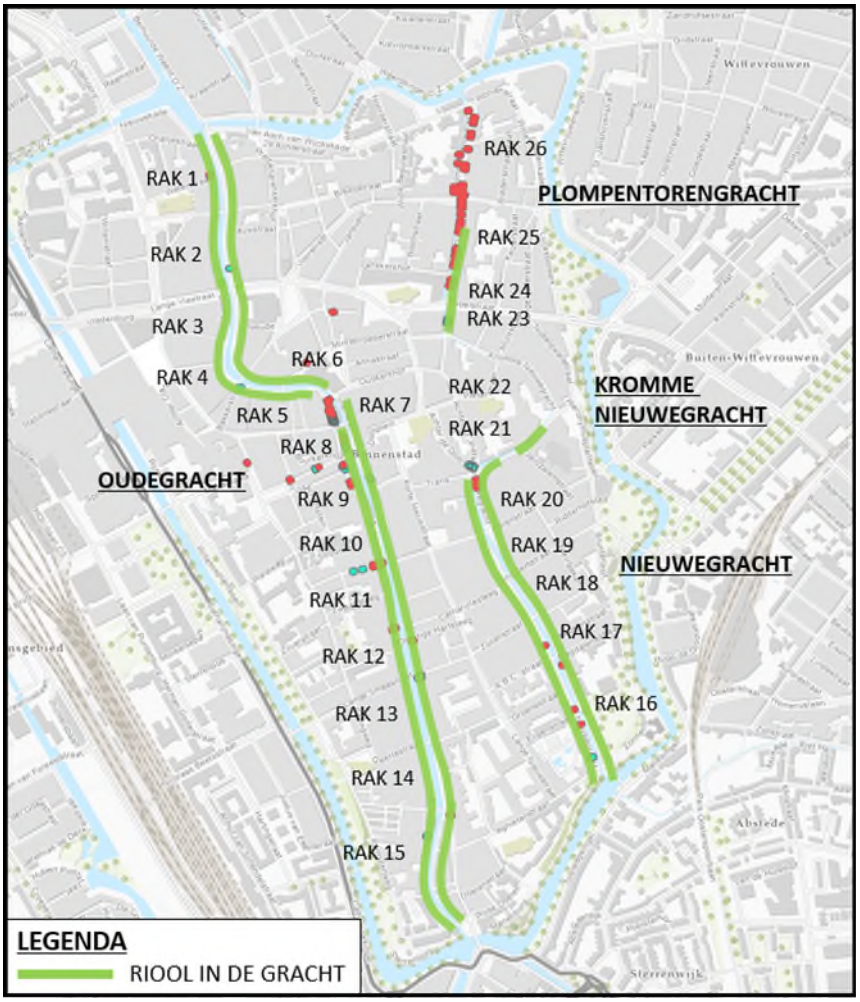
Uit het historisch onderzoek en de archiefstudie is gebleken dat in grote delen van het Wervengebied de grachten in de jaren '80 zijn drooggelegd [R.01]. Op basis van dit rapport is met zekerheid vastgesteld dat dit is gedaan voor de gehele Oudegracht en Nieuwegracht. Daarnaast is dit ook gedaan voor een gedeelte van de Drift en Kromme Nieuwegracht, zie het overzicht in Figuur 4-6. Hierbij is het belangrijk om te vermelden dat bij de aanleg van het grachtenriool bij de Oudegracht en de Drift is bemalen met een binnen een bouwkuip terwijl voor de Nieuwegracht deze volledig is drooggelegd [R.01]. Voor De Plompentorengracht en het grootste gedeelte van de Kromme Nieuwegracht lijkt het erop dat deze nooit zijn drooggelegd al is het ook mogelijk dat dit nooit is vastgelegd. Dit beeld wordt ook bevestigd als wordt gekeken naar de locaties waar de riolering zich in de grachten bevindt, zie Figuur 4-6. Hier is hetzelfde patroon te zien wat erop kan wijzen dat het droogleggen van de grachten alleen is gedaan op de locaties waar het riool in de grachten is aangelegd.

Ook is bekend dat in de periode 2011 tot 2012 alle grachten zijn gebaggerd door het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR) [R.13, R.14, R.15].

Op basis van het gemeentelijke archief en gesprekken met de gemeente is het volgende overzicht gemaakt:

Locatie	Drooggelegd?	Laatst bekende baggerwerkzaamheden
Oudegracht	Ja, jaren '80.	2011, frequentie onbekend
Plompentorengracht	Niet bekend.	2012, frequentie onbekend
Drift	Ja, het zuidelijke deel.	2012, frequentie onbekend
Nieuwegracht	Ja, jaren '80.	2012, frequentie onbekend
Kromme Nieuwegracht	Nieuwegracht – Jeruzalemstraat.	2012, frequentie onbekend

Tabel 4-9: Overzicht werkzaamheden aan de grachten voor de verschillende grachten.



Figuur 4-6: Kelders met scheuren uit groep B en de locaties waar het riool in de gracht ligt.

Figuur 4-7: Foto's uit het gemeentelijk archief van de droogzetting van de Nieuwegracht (links) en Oudegracht (rechts).

Het historisch onderzoek is niet compleet en bekend is dat in het verleden niet altijd alles goed is gedocumenteerd. Wel ontstaat het beeld in Tabel 4-9 dat grote delen van het Wervengebied met zeer vergelijkbare externe invloeden te maken hebben gehad. Voor de Plompentorengracht is het droogleggen van de gracht niet bevestigd maar hier zijn voor alle geïnspecteerde kelders scheuren door zakking of verschilzetting gevonden. Ook voor de Kromme Nieuwegracht is het droogleggen van de gracht niet bevestigd, maar hier is te weinig data beschikbaar om iets over het schadepatroon te zeggen. Het droogleggen voor het aanleggen van riolering in de grachten of het baggeren van de grachten lijkt dus geen verklaring te zijn voor het feit dat sommige gebieden meer last hebben van schade door zakkingen of verschilzetting dan andere.

Voor de trendanalyse is gebruik gemaakt van inspectierapporten uit de periode 2020 tot 2021. Er zijn dus geen inspectierapporten beschikbaar van voor of rond de periode dat de baggerwerkzaamheden en droogzettingen hebben plaatsgevonden. Hierdoor is het lastig om te beoordelen of deze werkzaamheden hebben bijgedragen aan meer scheuren door zakkingen of verschilzettingen. Het zijn kelders van vaak enkele honderden jaren oud waarbij in de loop der jaren ook scheurvorming kan zijn ontstaan door natuurlijke zakking van de bodem of andere externe invloeden op de kelder.

Het is bekend dat scheuren door zakkingen en verschilzettingen veelvuldig zijn terug te vinden voor de kelders in het Wervengebied. Ook is bekend dat baggerwerkzaamheden en/of droogzettingen wel degelijk kunnen leiden tot scheuren door zakkingen of verschilzettingen indien niet de juiste maatregelen zijn getroffen. Hierbij spelen meerdere factoren een rol zoals het type kelder, de afstand tussen kelder en gracht en de diepte van de gracht. Om die reden wordt bij hypothese 6 dieper ingegaan op deze vragen.

Conclusie
Zien we meer scheuren door zakking of verschilzetting voor kelders in gebieden waar baggerwerkzaamheden of droogzettingen hebben plaatsgevonden?
Niet eenduidig.

Discussie
Op basis van het overzicht in Tabel 4-9 is te zien dat bijna het gehele Wervengebied te maken heeft gehad met dezelfde externe invloeden. Hierbij is de betrouwbaarheid van de informatie als redelijk hoog ingeschat. Op basis van Tabel 4-6 en Tabel 4-7 wordt de betrouwbaarheid van de conclusie voor deze hypothese daarmee als redelijk ingeschat. Daarmee is met een redelijke zekerheid te zeggen dat de baggerwerkzaamheden of droogleggingen geen verschillen tussen de gebieden gaan aantonen.

Door het gehele Wervengebied is het aantal kelders met scheuren door zakking/verschilzetting echter vrij hoog. Het is daarom niet uit te sluiten dat de invloed van het baggeren en/of droogleggen van de grachten in het verleden wel degelijk heeft geleid tot een toename van het aantal kelders met scheuren.

Om die reden wordt bij hypothese 6 dieper ingegaan op de vraag of andere factoren zoals type kelder, afstand tussen gracht en kelder of de diepte van de gracht bijdragen aan een toename van het aantal scheuren door zakking/verschilzetting.

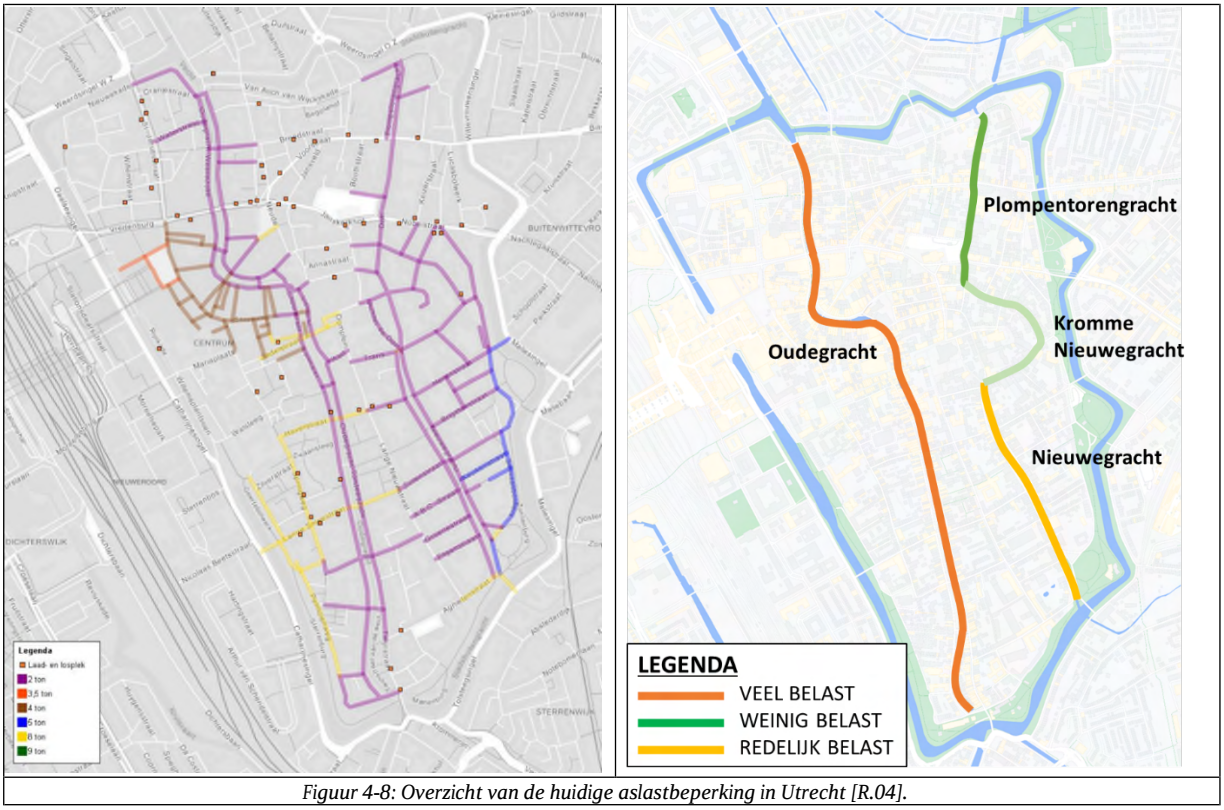
4.6 Hypothese 3: We zien meer scheuren door overbelasting van zwaar verkeer voor kelders op bevoorradingsroutes

De huidige aslastbeperking voor het Wervengebied is te zien in Figuur 4-8. Hierin is te zien dat een aslastbeperking van 2 ton geldt voor het grootste gedeelte van het gebied waar zich kelders bevinden. Deze aslastbeperkingen zijn in 1906 ingevoerd en zijn daarmee al van kracht sinds het verschijnen van autoverkeer in de binnenstad [R.01]. Er is geen data beschikbaar die laat zien hoeveel verkeer er zich over deze wegen heeft begeven en wat het gewicht van de voertuigen is geweest. Van oudsher zijn er verkeersbepalingen van kracht die te zwaar verkeer moeten weren. De verkeersmaatregelen werden veelvuldig genegeerd waardoor er te zwaar verkeer in het Wervengebied kwam. Ondanks het intensiveren van handhaving bleek het niet mogelijk om het zware verkeer uit het Wervengebied te weren. Om te voorkomen dat te zwaar verkeer in het Wervengebied kan komen zijn er recent fysieke obstakels neergezet om te zwaar verkeer van deze straten te weren.

Vanwege het gebrek aan data is gekeken naar de geografische ligging van de grachten en of de gracht wordt, of in het verleden is, gebruikt als bevoorradingsroute. Het uitgangspunt is hier dat wanneer een weg als bevoorradingsroute is gebruikt deze waarschijnlijk ook zwaarder belast is geweest dan een weg op een niet-bevoorradingsroute.

De rechter afbeelding in Figuur 4-8 geeft de verschillende grachten weer waarnaar gekeken wordt. Van de Oudegracht is bekend dat deze als bevoorradingsroute is gebruikt vanwege de vele winkels die zich langs deze gracht bevinden en het feit dat dit een doorgaande weg was. Het vermoeden is daarom dat de Oudegracht zwaarder is belast dan de overige grachten. Omdat de Nieuwegracht dient als toegangsweg voor het centrum van Utrecht is ook deze gracht in het verleden waarschijnlijk zwaarder belast dan de Plompentorengracht en Kromme Nieuwegracht. Dit zijn beide geen doorgaande wegen waarbij alleen bestemmingsverkeer zich over deze grachten zal bevinden. Daarmee is het aannemelijk dat deze wegen in het verleden minder zwaar zijn belast dan de Nieuwegracht en Oudegracht.

Opmerking: De impact van een heel zwaar voertuig ten opzichte van meerdere voertuigen die iets minder zwaar zijn, is in dit onderzoek niet meegenomen. Hier is in spoor 1 en 2 nog onvoldoende onderzoek naar gedaan om tot een betrouwbare conclusie te komen. Daarnaast is er geen historische verkeersdata beschikbaar waardoor het onmogelijk is te achterhalen hoeveel zwaar verkeer in het verleden over de grachten heeft gereden. Ook is bekend dat de maximale aslastbeperking in het verleden slecht werd gehandhaafd. Gezamenlijk maken deze factoren het lastig om tot een betrouwbare conclusie te komen.

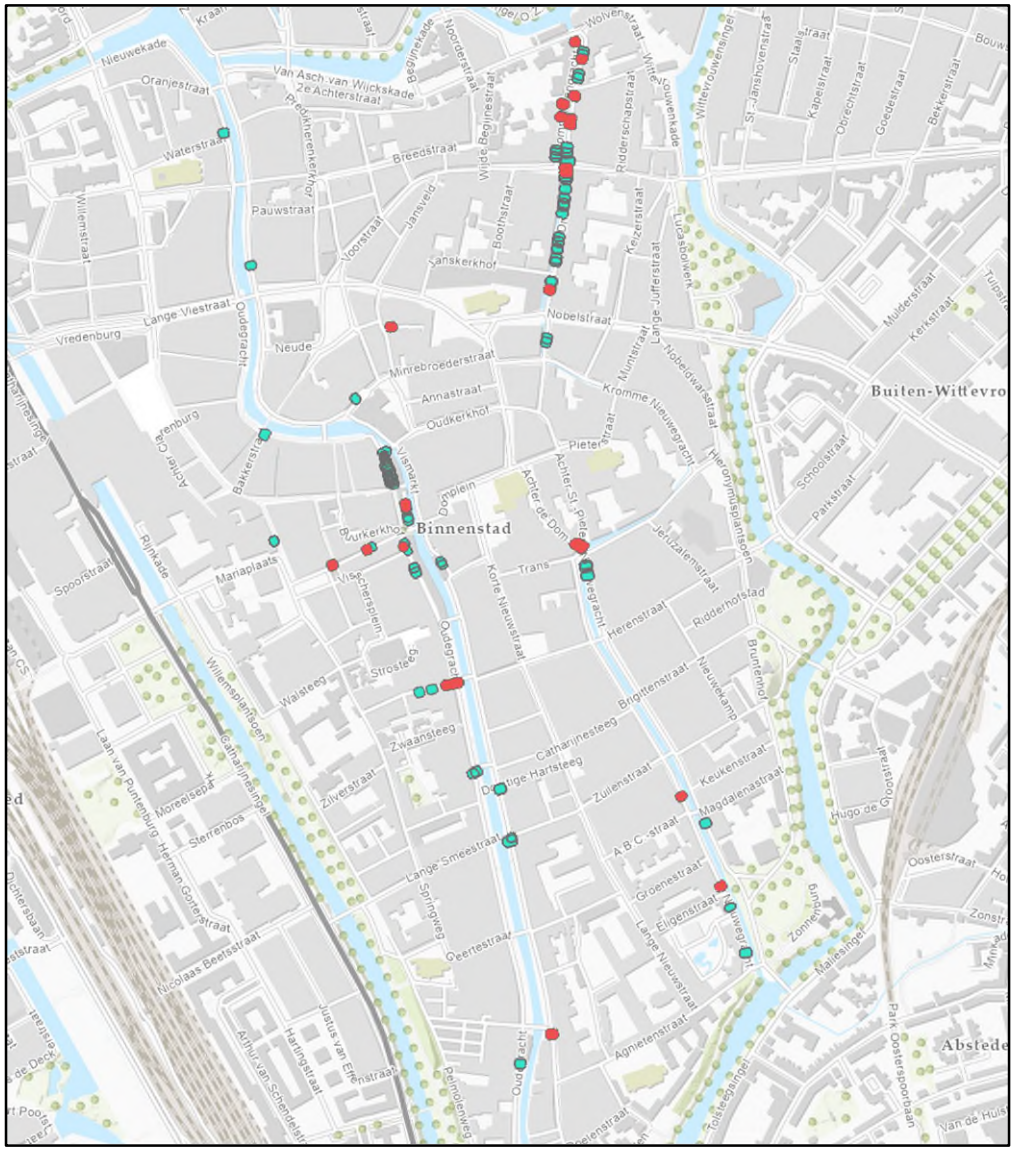


Figuur 4-8: Overzicht van de huidige aslastbeperking in Utrecht [R.04].

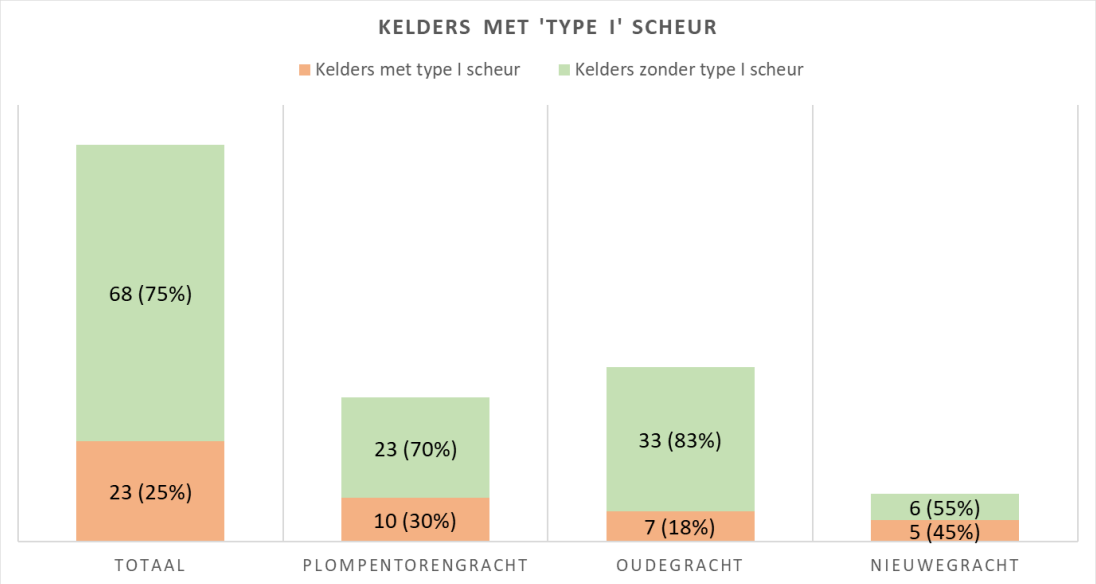
De verwachting is dus dat op de Oudegracht en Nieuwegracht meer type I scheuren te vinden moeten zijn door overbelasting (groep A, Tabel 4-2) ten opzichte van de Kromme Nieuwegracht en Plompentorengracht. In Figuur 4-9 staan de geïnspecteerde kelders weergegeven met daarin in het rood aangegeven de kelders waar een type I scheur is gevonden. In de grafiek in Figuur 4-10 is het aantal kelders waar een type I scheur is gevonden ten opzichte van het aantal geïnspecteerde kelders weergegeven.

Het valt op dat de schade aan kelders door overbelasting van verkeer (type I) ook aanwezig is op locaties waar zwaarder verkeer werd toegelaten, bijvoorbeeld in de straten waar tot voor kort een 8 tons aslastbeperking was ingesteld zoals de Zadelstraat (2 van de 3 kelders) en de Haverstraat (1 van de 3 kelders). Voor beide straten zijn ook kelders te zien waar deze scheuren niet zijn aangetroffen wat erop kan duiden dat niet het verkeer hier de oorzaak is maar eventuele andere factoren zoals de bouw van de individuele kelder.

Het cluster van schade type I bij de kelders aan de Plompetorengracht is hier afwijkend in, omdat hier wel de 2 ton aslastbeperking geldt. Echter is bekend dat hier veel schade parallel aan de rijrichting (type II, III en V) aanwezig is, wat de draagkracht van een kelderconstructie verslechterd of verlaagd. Door deze capaciteitsvermindering kan het zijn dat de kelder meer last heeft van scheuren door overbelasting. Ook hier geldt dat er kelders waar deze schade wel of niet worden gevonden soms dicht naast elkaar liggen. Deze bevinding kwam ook al naar voren in de sporen 1 t/m 3 en wordt hier dus nogmaals bevestigd.



Figuur 4-9: Overzicht van scheurtype I in de verschillende gebieden.



Figuur 4-10: Overzicht van type I schades per gebied.

Wanneer in Figuur 4-10 wordt gekeken naar de getallen en percentages is te zien dat het percentage geïnspecteerde kelders met een type I scheur door overbelasting op circa 25% ligt voor het gehele Wervengebied. De verwachting vanuit deze hypothese is dat dit percentage hoger ligt voor de bevoorradingen routes zoals de Oudegracht en Nieuwegracht en lager voor bijvoorbeeld de Plompentorengracht. Dit beeld lijkt niet bevestigd te worden door de beschikbare data. De Oudegracht, de bevoorradingsroute die in het verleden het zwaarst belast zou moeten zijn geweest, scoort procentueel gezien het laagst wanneer wordt gekeken naar het aantal geïnspecteerde kelders met een type I scheur. Voor de Plompentorengracht is de verwachting juist dat deze in het verleden minder zwaar is belast en hier dus ook minder type I scheuren te zien zouden moeten zijn. Het omgekeerde is te zien wanneer naar de beschikbare data wordt gekeken, waarbij voor 30% van de geïnspecteerde kelders een type I scheur is te zien. Met ruim 61% van de kelders in dit gebied geïnspecteerd is de betrouwbaarheid voor dit gebied ook aanzienlijk hoger. Voor de geïnspecteerde kelders op de Nieuwegracht is het percentage kelders waar een type I scheur is gevonden het hoogste. Hier zijn echter wel een stuk minder kelders geïnspecteerd waardoor de betrouwbaarheid voor dit gebied een stuk lager ligt.

Conclusie
Zien we meer scheuren door overbelasting van zwaar verkeer voor kelders op bevoorradingsroutes?
Nee.

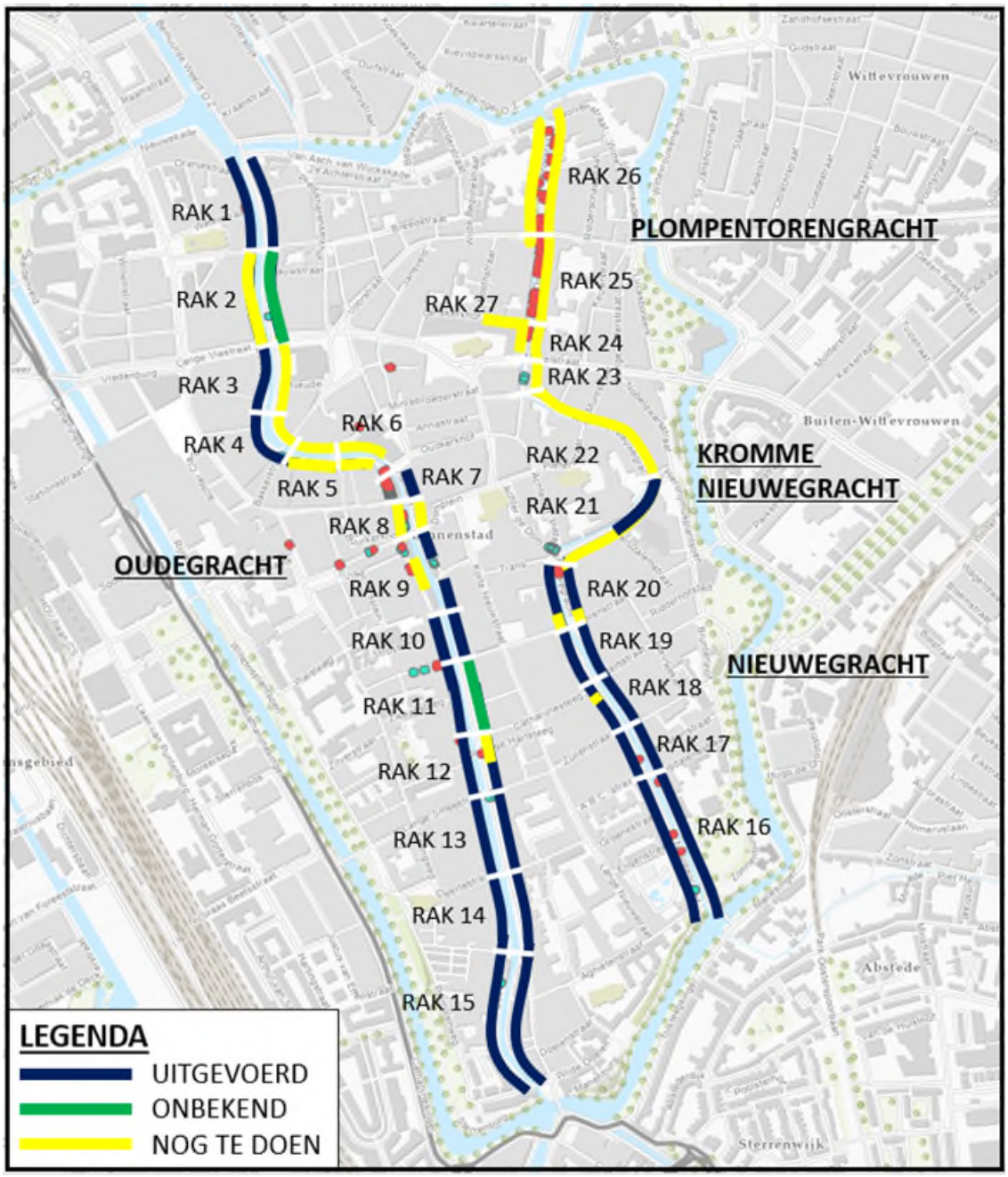
Discussie
De betrouwbaarheid van de informatie voor deze hypothese is als redelijk laag ingeschat. Dit komt met name door een gebrek aan historische data van het verkeer binnen het Wervengebied waarbij ook bekend is dat de aslastbeperkingen in het verleden slecht gehandhaafd werden. Daarnaast is ook de impact van een heel zwaar voertuig ten opzichte van meerdere iets minder zware voertuigen niet meegenomen omdat hier onvoldoende onderzoek naar is gedaan. Op basis van Tabel 4-6 en Tabel 4-7 wordt de betrouwbaarheid van de conclusie voor deze hypothese daarmee als laag ingeschat. Vanwege de lage betrouwbaarheid is de conclusie van deze hypothese niet eenduidig.

Op basis van een aantal aannames is wel geprobeerd om iets te zeggen over deze hypothese. Daarbij blijkt, met een lage zekerheid, dat op basis van de geïnspecteerde kelders de bevoorradingsroutes niet meer last lijken te hebben van scheuren door overbelasting ten opzichte van niet-bevoorradingsroutes. Hierbij zijn de Oudegracht (bevoorradingsroute) en Plompentorengracht (niet-bevoorradingsroute) een goed voorbeeld waarbij voor beide het tegenovergestelde is te zien. Met de beschikbare gegevens is dus met een lage zekerheid te zeggen dat er geen aanleiding is om te denken dat er meer scheuren door overbelasting zijn te zien voor kelders op bevoorradingsroutes.

4.7 Hypothese 4: We zien meer scheuren bij kelders waar de werkzaamheden voor het vervangen van de walmuren of kluismuren reeds zijn uitgevoerd

De inspecties voor de RAMS-analyses zijn uitgevoerd tussen 2020 en 2021. Om te oordelen of de werkzaamheden vervangen walmuren of kluismuren schades aan de kelders veroorzaakt, is gekeken of er meer schades te zien zijn in de gebieden waar deze werkzaamheden al waren uitgevoerd ten tijde van de inspecties ten opzichte van de gebieden waar dit toen nog niet het geval voor was.

Hiervoor zijn de voortgangsoverzichten voor rakken 1 t/m 27 gebruikt van de gemeente Utrecht om te bepalen of de herstelwerkzaamheden reeds waren uitgevoerd voor de periode waarin de inspecties zijn uitgevoerd (2020 -2021). Omdat er geen voortgangsoverzichten beschikbaar zijn uit 2020 of 2021 is gekozen om de overzichten te gebruiken die hier het dichts op zitten. Dit zijn respectievelijk de voortgangsoverzichten uit eind 2018 [R.09, R.10] en begin 2023 [R.11], deze staan terug te vinden in Bijlage 1. Op basis van deze planningen is onderstaande voortgangsoverzicht van de werkzaamheden gemaakt ten tijde van de inspecties.



Figuur 4-11: Voortgangsoverzicht werkzaamheden vervangen walmuren medio 2020.

In Figuur 4-13 zijn ook de kelders waar scheuren zijn aangetroffen weergegeven in het rood. Hierbij is te zien dat een groot deel van de kelders met een scheur te vinden is in de gebieden waar de werkzaamheden ten tijde van de inspecties (2020-2021) nog plaats moesten vinden, voorbeelden hiervan zijn de Plompentorengracht (RAK 23 t/m 27) en het gebied rond de Oudegracht (RAK 7W, 8 en 9W).

Daarentegen was een groot deel van de herstelwerkzaamheden voor het noordelijke (RAK 1 t/m 4) en zuidelijke gedeelte (RAK 10 t/m 15) van de Oudegracht reeds uitgevoerd ten tijde van de inspecties en zijn hier relatief minder kelders met type B scheuren aangetroffen. Hierbij moet wel de kanttekening worden gemaakt dat deze gedeeltes van de Oudegracht een stuk minder goed vertegenwoordigd zijn bij de RAMS-analyse en daarmee de onzekerheid voor deze gebieden groter is.

Iets wat ook opvalt is dat de gebieden waar de werkzaamheden vervangen walmuren of kluismuren nog plaats moeten vinden relatief beter vertegenwoordigd zijn in de RAMS-analyses. Ook lijken de kelders in deze gebieden vaker last te hebben van scheuren door zakking of verschilzetting, waardoor er geen directe aanleiding is om te denken dat de werkzaamheden voor het vervangen van de walmuren of kluismuren leidt tot een toename van het aantal scheuren door zakking of verschilzetting.

Dit betekent echter niet dat de werkzaamheden vervangen walmuren of kluismuren nooit tot schades kunnen leiden, zeker wanneer niet de juiste voorzorgsmaatregelen worden getroffen. In deze gevallen ligt hier dan waarschijnlijk wel een andere oorzaak aan ten grondslag zoals bijvoorbeeld de bouwkwaliteit, kwaliteit van de werkzaamheden, type kelder of een eerdere aangebrachte verzwakking van de kelder. Omdat er echter geen inspectie voor en na de werkzaamheden heeft plaatsgevonden is niet aan te tonen of dit een direct gevolg is van de werkzaamheden vervangen walmuren.

Conclusie
Zien we meer scheuren bij kelders waar de werkzaamheden voor het vervangen van de walmuren of kluismuren reeds zijn uitgevoerd.
Nee.

Discussie
De betrouwbaarheid van de informatie wordt hoog ingeschat omdat bijna voor ieder rak bekend is wanneer de wal- of kluismuren zijn vervangen. Op basis van Tabel 4-6 en Tabel 4-7 wordt de betrouwbaarheid van de conclusie voor deze hypothese daarmee als redelijk ingeschat. Daarom is met redelijke zekerheid vast te stellen dat de grachten waar de walmuren of kluismuren zijn vervangen niet significant meer schades door zakking of verschilzettingen hebben. Het merendeel van de kelders met scheuren door zakking of verschilzetting ligt in de gebieden waar de walmuren of kluismuren namelijk nog vervangen dienen te worden. Daarom is het aannemelijk dat achterstallig onderhoud aan de walmuren of kluismuren juist tot meer schades aan de kelders leidt.

Dit betekent echter niet dat de werkzaamheden vervangen walmuren nooit tot schades kunnen leiden, zeker wanneer niet de juiste voorzorgsmaatregelen worden getroffen. In deze gevallen ligt hier dan waarschijnlijk wel een andere oorzaak aan ten grondslag zoals bijvoorbeeld de bouwkwaliteit, kwaliteit van de werkzaamheden, type kelder of een eerdere aangebrachte verzwakking van de kelder. Omdat er echter geen inspectie voor en na de werkzaamheden heeft plaatsgevonden is niet aan te tonen of dit een direct gevolg is van de werkzaamheden vervangen walmuren.

4.8 Hypothese 5: We zien een vergelijkbaar schadepatroon voor kelders in dezelfde rakzijde omdat deze dezelfde externe invloeden (verkeer, invloeden uit de ondergrond) hebben gehad.

Voor deze hypothese is gekozen om de groepen zoals bepaald hanteren, waarbij de verschillende scheurtypes op mogelijke oorzaak zijn gegroepeerd. Groep C is hierbij buiten beschouwing gelaten omdat stijfheidsverschillen in de kelder vaak worden veroorzaakt door later aangebrachte wanden of ribben in een kelder en daarmee dus te kelder specifiek zijn.

In Tabel 4-10 is het aantal keren dat de scheurtypes die tot de groep behoren zijn gevonden in de verschillende gebieden. In veel gevallen liggen de percentages tussen de 25% en 75%, aangegeven met groen in de tabel. In deze gebieden is dus een aanzienlijke hoeveelheid kelders met schade gevonden maar ook een aanzienlijke hoeveelheid kelders zonder dit type schade. Dit betekent dat er veel variatie is in het type schades in deze gebieden en het daarmee lastig is om hier iets over te zeggen.

Voor de Plompentorengracht zie je dat schades uit groep B in 100% van de geïnspecteerde kelders zijn gevonden, een duidelijke indicatie dat dit gebied gevoelig is voor zakkingen of verschilzettingen. Echter is dit nog niet te onderbouwen met het beschikbare grondonderzoek, zie paragraaf 4.4. Bij de Oudegracht is juist een relatief laag percentage van 18% te zien voor het aantal keren dat een type I schade is gevonden. Dit duidt erop dat dit gebied minder gevoelig is voor scheuren door overbelasting, iets wat ook al naar voren kwam in het algemeen schadebeeld uit paragraaf 4.2.

Voor de schades uit groep A en B is verder ingezoomd op de verschillende gebieden om te kijken of hier mogelijke verbanden gevonden kunnen worden.

Gerapporteerd schade	Mogelijke oorzaak	Totaal		1. Plompentorengracht		2. Oudegracht		3. Nieuwegracht	
		Aantal	Percentage	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage
Geïnspecteerde kelders		91	100%	33	100%	40	100%	11	100%
Groep A (type I)	**Overbelasting**	**23**	**25%**	**10**	**30%**	**7**	**18%**	**5**	**45%**
Groep B (type II, III, V)	**Zakking, verschilzetting**	**63**	**69%**	**33**	**100%**	**20**	**50%**	**7**	**64%**
Groep C (type IV)	Stijfheidsverschillen	32	35%	19	58%	12	30%	1	9%

Tabel 4-10: Scheurgroepen op basis van mogelijke oorzaak.

Groep A – Overbelasting

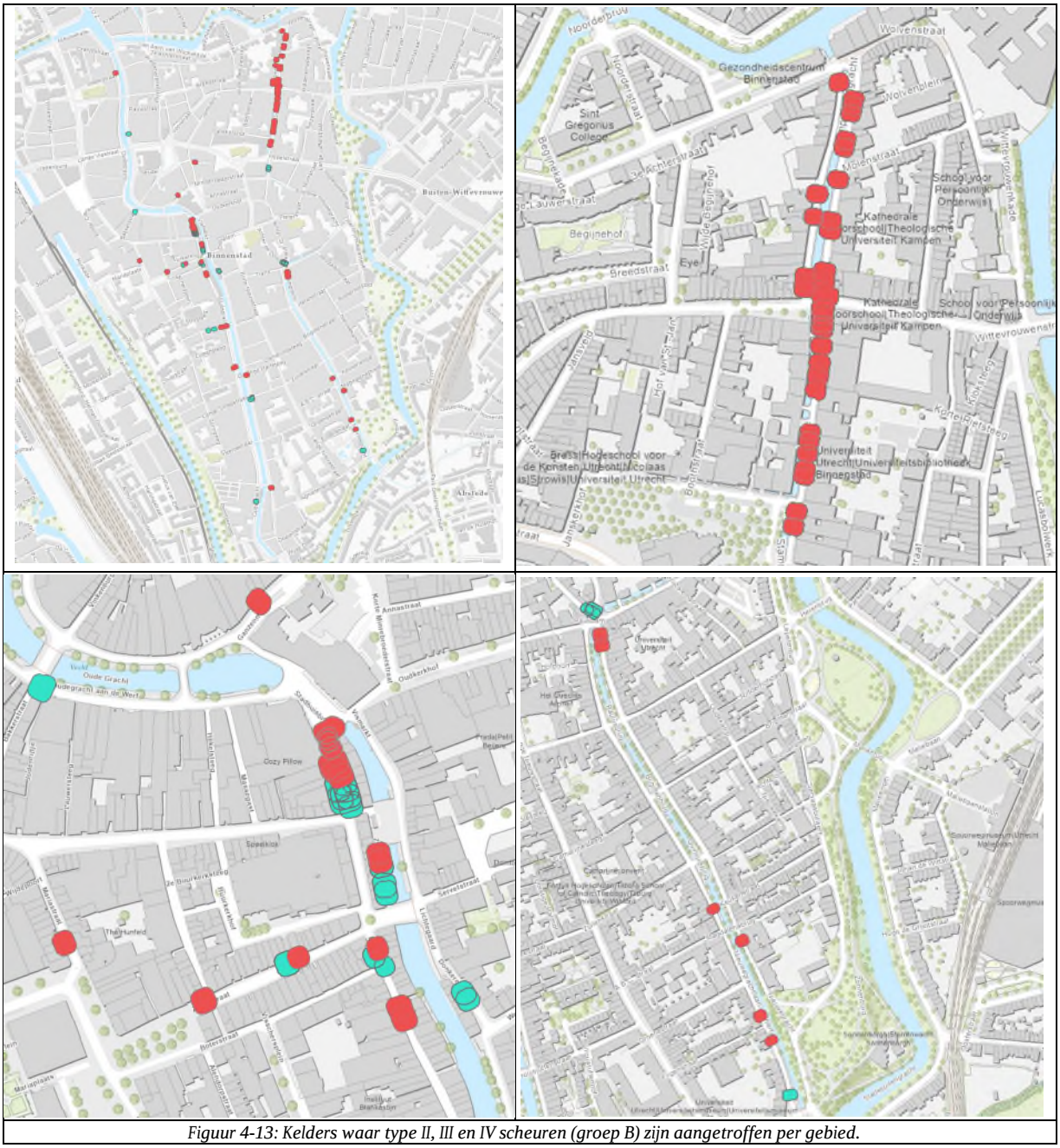
Figuur 4-12 geeft de locaties weer waar kelders met een scheur uit groep A (overbelasting) zijn aangetroffen. Wanneer wordt gekeken in de verschillende gebieden dan lijkt er ook op straatniveau nog een grote variabiliteit te zijn voor kelders met en zonder scheuren uit deze groep. Voor alle drie de gebieden is duidelijk te zien dat in dezelfde straten kelders met en zonder schade zijn gevonden. Enkele voorbeelden hiervan zijn te zien voor de Plompentorengracht (rechtsboven), Zadelstraat en Haverstraat (linksonder) en voor de Nieuwegracht (rechtsonder). Hiermee lijkt bevestigd te worden dat kelders die dezelfde verkeerbelasting hebben gehad niet per definitie hetzelfde schadebeeld hoeven te hebben.

Figuur 4-12: Kelders waar type I scheuren (groep A) zijn aangetroffen per gebied.

Groep B – Zakking, verschilzetting

Figuur 4-13 geeft de locaties weer waar kelders met een scheur uit groep B (zakking, verschilzetting) zijn aangetroffen. Zoals ook al eerder te zien was is het percentage waar dit type schade is aangetroffen significant hoger dan het percentage kelders met schade uit groep A.

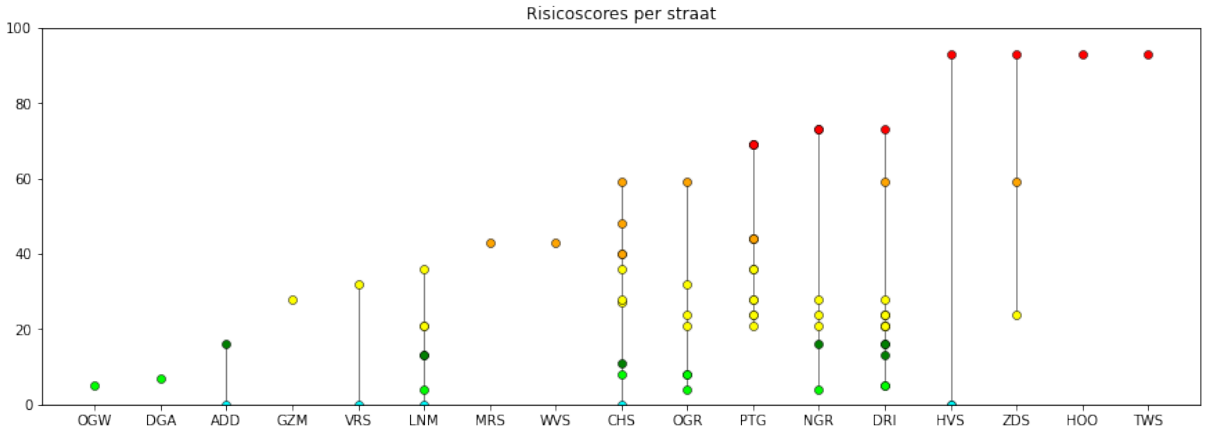
Wanneer naar de verschillende gebieden wordt gekeken is te zien dat 100% van de kelders bij de Plompentorengracht en Drift (rechtsboven) te maken hebben met scheuren uit groep B. Het gebied lijkt daarmee gevoelig voor zakkingen en verschilzettingen. Ook voor de kelders aan de Nieuwegracht (rechtsonder) komt dit schadebeeld naar voren, waarbij voor bijna alle kelders scheuren uit groep B gevonden zijn. Alleen voor de Oudegracht is een hoge variabiliteit te zien voor de verschillende kelders waarbij het aantal kelders met schade ten opzichte van het aantal kelders zonder schade op 50% ligt er hier dus geen duidelijk patroon is te zien. Voor dit gebied is wel te zien dat een groter gedeelte van de kelders uit straatkelders bestaat en daarmee verder van de gracht verwijderd is ten opzichte van de andere gebieden.



Figuur 4-13: Kelders waar type II, III en IV scheuren (groep B) zijn aangetroffen per gebied.

4.8.1 Schadebeoordeling per rak/straat

In spoor 3 [R.06] is gekeken naar de risicoscores per rak/straat waarbij de risicoscores zijn bepaald volgens de RAMS-methodiek beschreven in paragraaf 3.1.1. In dit onderzoek zijn hier nog een aantal kelders aan toegevoegd waarbij hetzelfde beeld naar voren komt als in spoor 3 [R.06]. In Figuur 4-14 is te zien dat de risicoscores binnen een straat/rak veel variatie laten zien waarbij in dezelfde straat kelders met een hoge en lage risicoscore kunnen liggen. Hierdoor is niet per straat aan te geven wat de te verwachten staat van een willekeurige kelder is. Deze conclusie kwam ook al naar voren in spoor 3 en wordt hier nogmaals bevestigd.



Figuur 4-14: Risicoscores gesorteerd per straat [R.06].

Conclusie
Zien we een vergelijkbaar schadepatroon voor kelders in dezelfde rakzijde omdat deze dezelfde externe invloeden (verkeer, invloeden uit de ondergrond) hebben gehad?

5.1. Schade door overbelasting	**Nee**
5.2. Schade door zakkingen of verschilzetting	**Deels**
5.3 Risicoscore	**Nee**

Discussie
De betrouwbaarheid van de informatie is voor deze hypothese als redelijk ingeschat op basis van het aantal kelders waarop een RAMS-analyse is uitgevoerd. Hiervoor kan dezelfde redenatie worden gebruikt zoals beschreven in paragraaf 4.3. Op basis van Tabel 4-6 en Tabel 4-7 wordt de betrouwbaarheid van de conclusie voor deze hypothese daarmee ook als redelijk ingeschat. Daarom is met redelijke zekerheid vast te stellen dat voor het grootste gedeelte van de kelders op basis van de ligging geen duidelijk schadepatroon is terug te vinden. Binnen een straat of rak zijn grote verschillen te zien in de typen schades die zijn aangetroffen. De uitzonderingen hier zijn de kelders aan de Plompentorengracht/Drift en Nieuwegracht waarbij deze allen gevoelig lijken voor scheuren door zakking of verschilzetting.

De schadebeoordeling per straat/rak toont een hoge variatie van de risicoscore en dus in het schadepatroon. De oorzaak hiervoor lijkt de bouwkwaliteit in combinatie met externe factoren. Kelders met een relatief lage risicoscore (<20) dus met weinig schade, komen in nagenoeg alle straten/rakken voor met verschillende typen kelders. Kelders met een relatief hoge risicoscore komen voor bij straatkelder, kluiskelders en werfkelders.

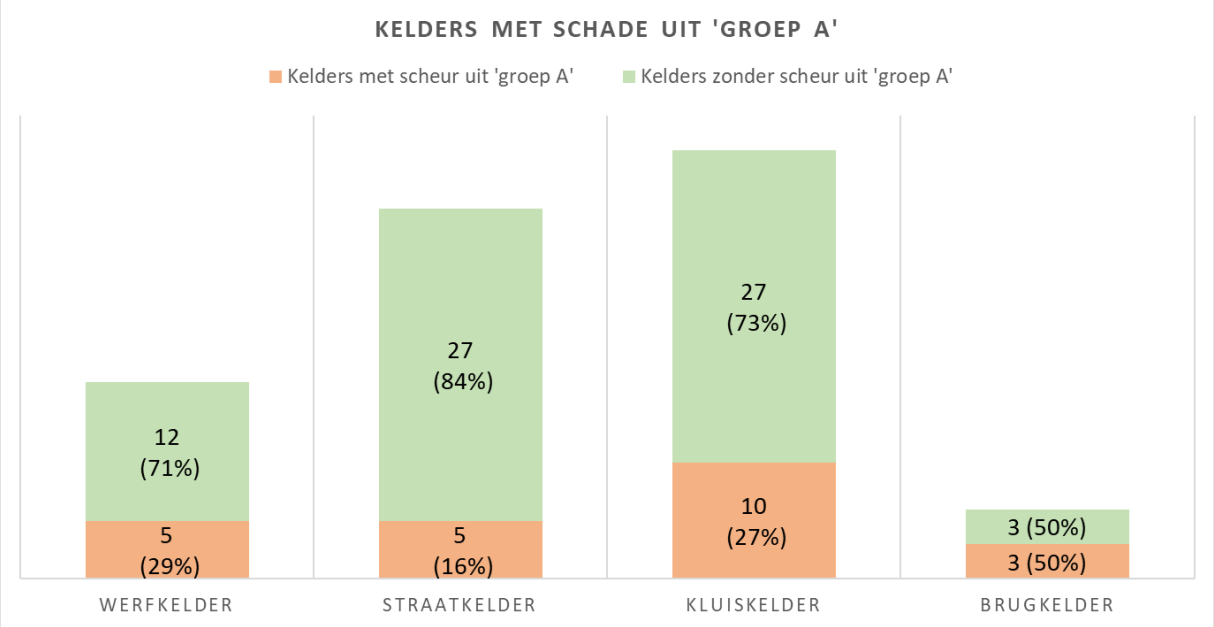
4.9 Hypothese 6: We zien een vergelijkbaar schadepatroon voor kelders van hetzelfde type

In de voorgaande hypotheses zijn een aantal externe invloeden al (deels) uitgesloten als mogelijke oorzaak waarbij vaak naar voren kwam dat het type kelder een mogelijke alternatieve oorzaak was. Om die reden wordt voor deze hypothese gekeken naar het type kelder en of deze van invloed is op het schadepatroon dat is terug te vinden.

Hiervoor is onderscheid gemaakt tussen de vier type kelders zoals beschreven in paragraaf 2.2: werf-, straat-, kluis-, en brugkelders. Voor deze types is gekeken naar het aantal scheuren door overbelasting (groep A) en door zakking, verschilzetting (groep B) ten opzichte van het totaal aantal geïnspecteerde kelders.

Groep A (Scheurtype I) – Overbelasting
Voor de schades uit groep A is te zien dat deze percentages relatief laag liggen voor de verschillende type kelders. De straatkelders hebben het laagste percentage, waarbij voor slechts vijf van de 32 kelders een Type I scheur is aangetroffen. De straatkelder grenst als enige niet aan een gracht en wordt daarnaast vaak aan beide kanten ondersteund door de naastgelegen panden, voorbeelden hiervan zijn de Choorstraat en de Lijnmarkt. Hierdoor worden de kelders aan beide kanten goed ondersteund en lijken hierdoor ook beter bestand tegen zware belastingen.

Brugkelders scoren hier een stuk minder goed, waarbij voor drie van de zes brugkelders een type I scheur is aangetroffen. Bij een brug worden de kelders relatief zwaarder belast door verkeer omdat hier vaak een extra drukkende kracht optreedt wanneer zwaar verkeer over de bolling van de brug moet. Hierbij moet wel vermeld worden dat er slechts zes brugkelders zijn meegenomen in dit onderzoek wat mogelijk tot voorbarige conclusies kan leiden.



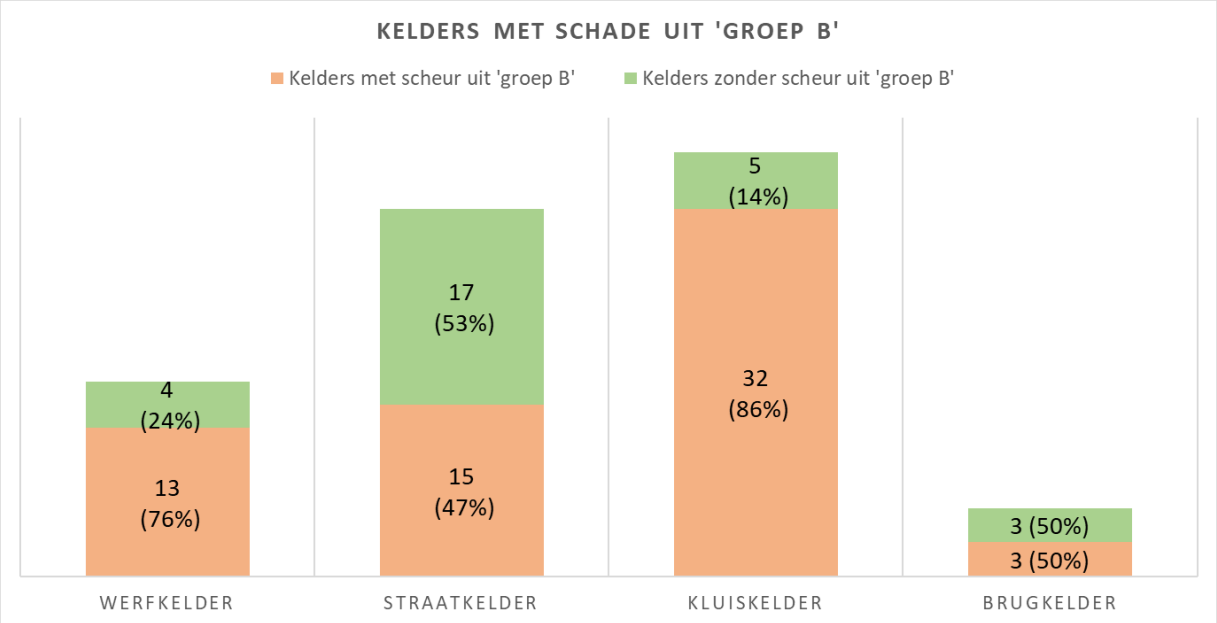
Figuur 4-15: Kelders met een scheur door overbelasting ten opzichte van het aantal geïnspecteerde kelders.

Groep B (Scheurtype II, III, V) – Zakking, Verschilzetting

De scheuren uit groep B komen relatief gezien vaker voor bij de verschillende kelders ten opzichte van scheuren door overbelasting uit groep A. Kluiskelders lijken hierbij het gevoeligste voor scheuren door zakking en verschilzetting waarbij voor 86% van de kluiskelders dit type schade is teruggevonden. Dit komt overeen met de inzichten uit de voorgaande sporen en is ook te verwachten omdat deze kelders direct aan de gracht grenzen en daarmee het minste worden ondersteund aan die kant. Hierdoor is dit type kelder ook het meest onderhevig aan variërende randvoorwaarden zoals een variërende waterstand, verschillen in waterbodemdiepte, droogzettingen of baggerwerkzaamheden.

Ook voor de werfkelders zijn voor een groot deel van de geïnspecteerde kelders scheuren uit groep B gevonden. Het percentage waarvoor dit het geval is ligt met 76% iets lager, wat zou kunnen komen omdat dit type kelder een horizontale tegendruk krijgt van de werf en daarmee beter wordt ondersteund. Voor de Oudegracht en Nieuwegracht zijn procentueel gezien een stuk minder kelders geïnspecteerd dan voor de Plompentorengracht. Het vermoeden is dat keldereigenaren waarvan de kelders in relatief slechte staat zijn eerder geneigd zijn om hun kelders te laten inspecteren en dat deze waarden dus aan de hoge kant van het spectrum zitten wanneer naar het gehele gebied rond de Oudegracht wordt gekeken.

Voor straat- en brugkelders ligt dit percentage lager dan voor de kluis- en werfkelders en is bij circa de helft van de kelders een scheur uit groep B gevonden. Dit type kelders wordt beter ondersteund door respectievelijk de naastgelegen panden of brug. Hierbij zorgt de fundering van de panden of brug voor een opsluitend effect en geeft daarmee een betere horizontale tegendruk aan de kelders. Deze horizontale tegendruk zorgt voor een betere ondersteuning van de kelder waarmee dit type kelders minder gevoelig is voor variërende externe invloeden.



Figuur 4-16: Kelders met een scheur door zakking/verschilzetting voor de verschillende type kelders.

Afstand tussen kelder en gracht

De data toont het hoogste percentage voor scheuren door zakkingen of verschilzetting voor kluiskelders (86%) en werfkelders (76%). Om die reden is er gekeken of er een correlatie is tussen het percentage kelders waarvoor zakkingschade is gevonden en de afstand tussen kelder en gracht. Deze kelders zouden namelijk meer last moeten hebben van eventuele verlaging van het grachtpeil of baggerwerkzaamheden omdat het effect hiervan afneemt naarmate de kelders zich verder van de gracht bevinden.

In Figuur 4-17 is voor de verschillende gebieden het aantal keer dat schades uit groep B voorkomen weergegeven ten opzichte van de afstand tussen de kelders en de dichtstbijzijnde gracht. Voor het Wervengebied lijkt de afstand tussen de kelders in het eerste opzicht van invloed te zijn. Er is namelijk een procentuele stijging van het aantal schades te zien wanneer de kelder dichter bij een gracht ligt (linksboven).

Wanneer naar de losse gebieden wordt gekeken blijkt dat dit hoofdzakelijk wordt veroorzaakt door het gebied rond de Plompentorengracht en Drift. Hier liggen bijna alle kelders direct aan de gracht en zijn voor alle kelders scheuren aangetroffen. Het lijkt er dus op dat kelders die direct aan de gracht liggen meer last hebben van scheuren door zakkingen of verschilzettingen. Voor de Oudegracht en Nieuwegracht blijkt de afstand een stuk minder van invloed, waarbij de percentages in orde grote redelijk gelijk blijven naarmate de afstand tussen de kelder er gracht toeneemt.

Het lijkt er dus op dat de afstand tussen de kelder en gracht van invloed is op het aantal scheuren door zakking/verschilzetting al wordt dit beeld niet voor ieder gebied bevestigd.

Figuur 4-17: Kelders met een scheur door zakking/verschilzetting ten opzichte van de kelderafstand tot de gracht.

Diepte naastgelegen gracht

Ook is gekeken naar de waterdiepte omdat ook hiervoor geldt dat hoe dieper het water is, hoe verder de invloed van een eventuele droogzetting reikt. De verwachting is dan ook dat voor de kelders aan diepere grachten meer zakking/verschilzetting te zien moet zijn dan voor kelders aan ondiepere grachten.

In Figuur 4-18 zijn de kelders weergegeven ten opzichte van de diepte van de gracht gefilterd op 1m, 2m en 3m diepte. Er is duidelijk te zien dat de gracht aan de Oudegracht het diepste is, en voor de Drift en stukken van de Kromme Nieuwegracht het ondiepst met grachten van minder dan 1m diep. De Plompentorengracht en Nieuwegracht hebben beide dieptes tussen de 1m en 2m. Kijken we vervolgens naar het aantal keer dat scheuren uit groep B (zakking, verschilzetting) worden gevonden dan zien we precies het omgekeerde: De ondiepe Plompentorengracht/Drift scoort het slechts en de relatief diepere Oudegracht het beste. De diepte van de gracht lijkt dus niet de (hoofd)oorzaak voor het ontstaan van scheuren door zakking en verschilzetting.

diepte ≤ 1,0m	*diepte ≤ 2,0m*	*diepte ≤ 3,0m*

Figuur 4-18: Aantal kelders voor verschillende maximale dieptes van de voorliggende gracht.

Conclusie

Zien we een vergelijkbaar schadepatroon voor kelders van hetzelfde type?

6.1. Schade door overbelasting	**Deels**
6.2. Schade door zakkingen of verschilzetting	**Ja**
6.3. Afstand tussen kelder en gracht	**Ja**
6.4. Diepte naastgelegen gracht	**Nee**

Discussie

De betrouwbaarheid van de informatie is voor deze hypothese als redelijk ingeschat op basis van het aantal kelders waarop een RAMS-analyse is uitgevoerd. Hiervoor kan dezelfde redenatie worden gebruikt zoals beschreven in paragraaf 4.3. Op basis van Tabel 4-6 en Tabel 4-7 wordt de betrouwbaarheid van de conclusie voor deze hypothese daarmee ook als redelijk ingeschat. Daarom is met redelijke zekerheid vast te stellen dat het type kelder van invloed lijkt op het schadepatroon voor die kelder.

Kluiskelders lijken door hun kleine afstand tussen de gracht en kelder gevoelig voor scheuren door zakking of verschilzetting. De diepte van de gracht lijkt hier juist weer niet van invloed te zijn. Hetzelfde geldt voor werfkelders waar hetzelfde effect is te zien maar in mindere mate. Brugkelders lijken daarentegen gevoeliger voor zwaar verkeer doordat deze door extra drukkende kracht extra worden belast. De betrouwbaarheid voor deze brugkelders is echter laag vanwege het lage aantal kelders dat is geïnspecteerd van dit type. De straatkelders lijken het minst gevoelig voor scheuren door zowel overbelasting als zakking en verschilzetting.

5. Conclusies, Discussie en Aanbevelingen

5.1 Conclusies

In voorliggende rapport is getracht om antwoord te geven op onderstaande hypotheses. Hierbij is gekozen om alleen voor de hypotheses met een redelijke betrouwbaarheid of hoger (betrouwbaarheidsscore ≥ 3 in Tabel 4-7) een conclusie te geven. De hypotheses met een lagere betrouwbaarheid geven onvoldoende zekerheid om duidelijke conclusies te trekken en zijn als niet eenduidig beantwoord. Hieronder is een samenvatting gegeven:

Nr.	Hypothese	Bevestigd
1.	*Zien we meer scheuren door zakking of verschilzetting voor kelders in gebieden met een slappere ondergrond?*	**Niet eenduidig**
2.	*Zien we meer scheuren door zakking of verschilzetting voor kelders in gebieden waar baggerwerkzaamheden of droogzettingen hebben plaatsgevonden?*	**Niet eenduidig**
3.	*Zien we meer scheuren door overbelasting van zwaar verkeer voor kelders op bevoorradingsroutes?*	**Niet eenduidig**
4.	*Zien we meer scheuren bij kelders waar de werkzaamheden voor het vervangen van de walmuren of kluismuren reeds zijn uitgevoerd?*	**Nee**
5.	*Zien we een vergelijkbaar schadepatroon voor kelders in dezelfde rakzijde omdat deze dezelfde externe invloeden (verkeer, invloeden uit de ondergrond) hebben gehad?*	
	5.1. Schade door overbelasting	**Nee**
	5.2. Schade door zakkingen of verschilzetting	**Deels**
	5.3 Risicoscore	**Nee**
6.	*Zien we een vergelijkbaar schadepatroon voor kelders van hetzelfde type?*	
	6.1. Schade door overbelasting	**Deels**
	6.2. Schade door zakkingen of verschilzetting	**Ja**
	6.3. Afstand tussen kelder en gracht	**Ja**
	6.4. Diepte naastgelegen gracht	**Nee**

Op basis van de analyse op de 91 kelders in dit onderzoek en het beantwoorden van bovenstaande hypotheses kunnen de volgende (deel)conclusies worden getrokken:

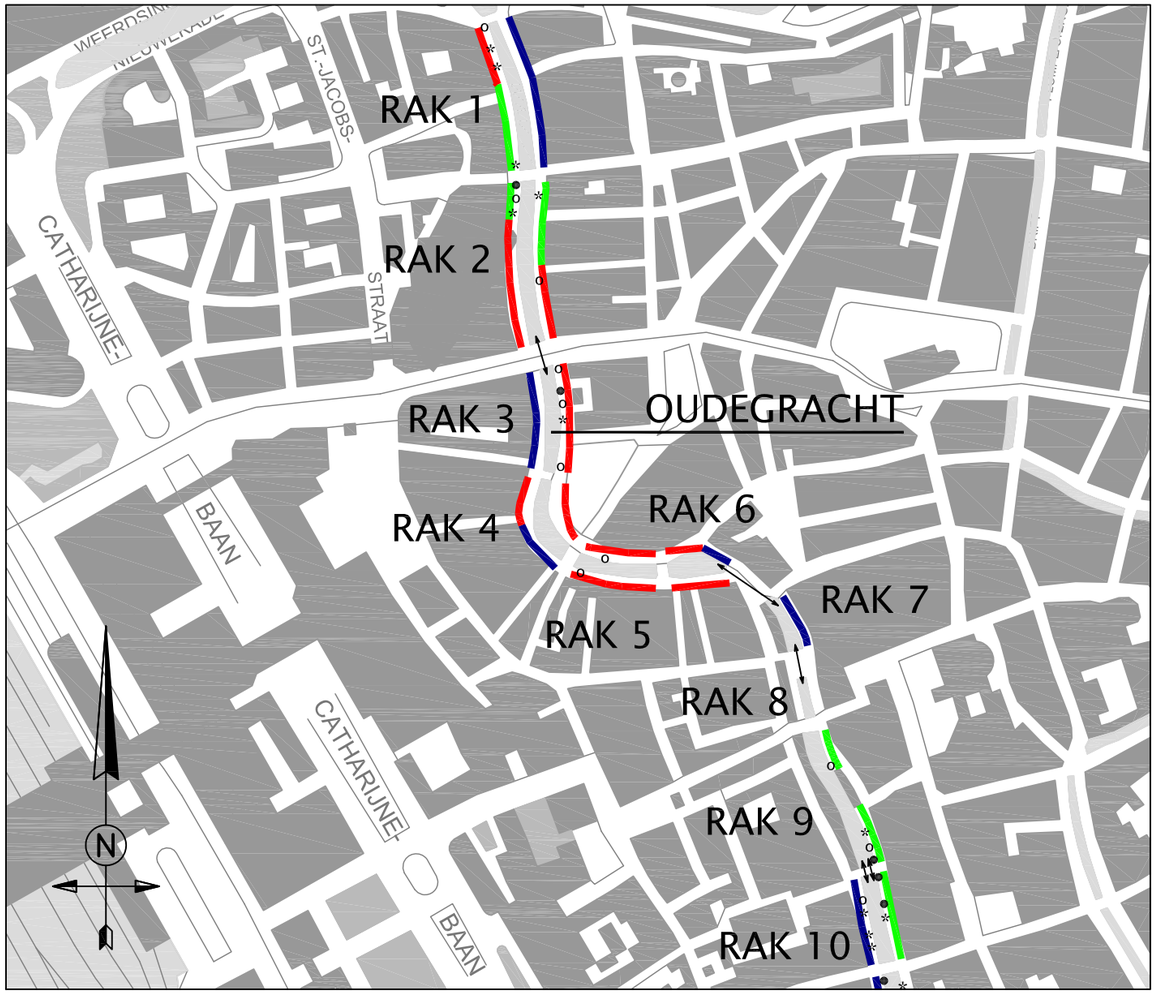
01. We zien niet meer scheuren bij kelders waar de werkzaamheden vervangen walmuren al hebben plaatsgevonden. Het is juist aannemelijk dat achterstallig onderhoud aan de walmuren of kluismuren tot meer schade aan de kelders leidt;
02. Voor kelders in het Wervengebied zien we vaker scheuren door zakking of verschilzetting in vergelijking met scheuren door overbelasting door te zwaar verkeer;
03. Het gehele Wervengebied heeft met redelijke zekerheid te maken gehad met baggerwerkzaamheden en/of droogzettingen en verklaart daarmee niet waarom bepaalde gebieden meer last hebben van scheuren door zakking of verschilzetting. Baggerwerkzaamheden en droogzettingen kunnen daarmee overigens niet worden uitgesloten als mogelijke oorzaak aangezien het percentage kelders met scheuren door zakking of verschilzetting voor het hele Wervengebied hoog ligt;
04. Kluis- en werfkelders gevoeliger lijken voor scheuren door zakking of verschilzetting. De meest waarschijnlijke oorzaak hiervan is de kleine afstand tussen gracht en kelder en daarmee een mindere horizontale tegendruk die de kelder ondersteund;
05. Met redelijke zekerheid is vastgesteld dat de kelders rond de Plompentorengracht, Drift en Nieuwegracht gevoeliger lijken voor scheuren door zakking of verschilzetting. Voor de overige straten en grachten in het Wervengebied, en voor andere type scheuren, is geen duidelijk schadepatroon gevonden. Hierbij kunnen in dezelfde straat kelders met een hoge risicoscore of juist lage risicoscore vlakbij elkaar liggen. Dit wijst er mogelijk op dat de bouwkwaliteit van de kelders, de conditie van de kluismuren, het type kelder en de funderingsopbouw meer van invloed is op het schadepatroon van de kelder dan de externe invloeden die hierop hebben gewerkt.

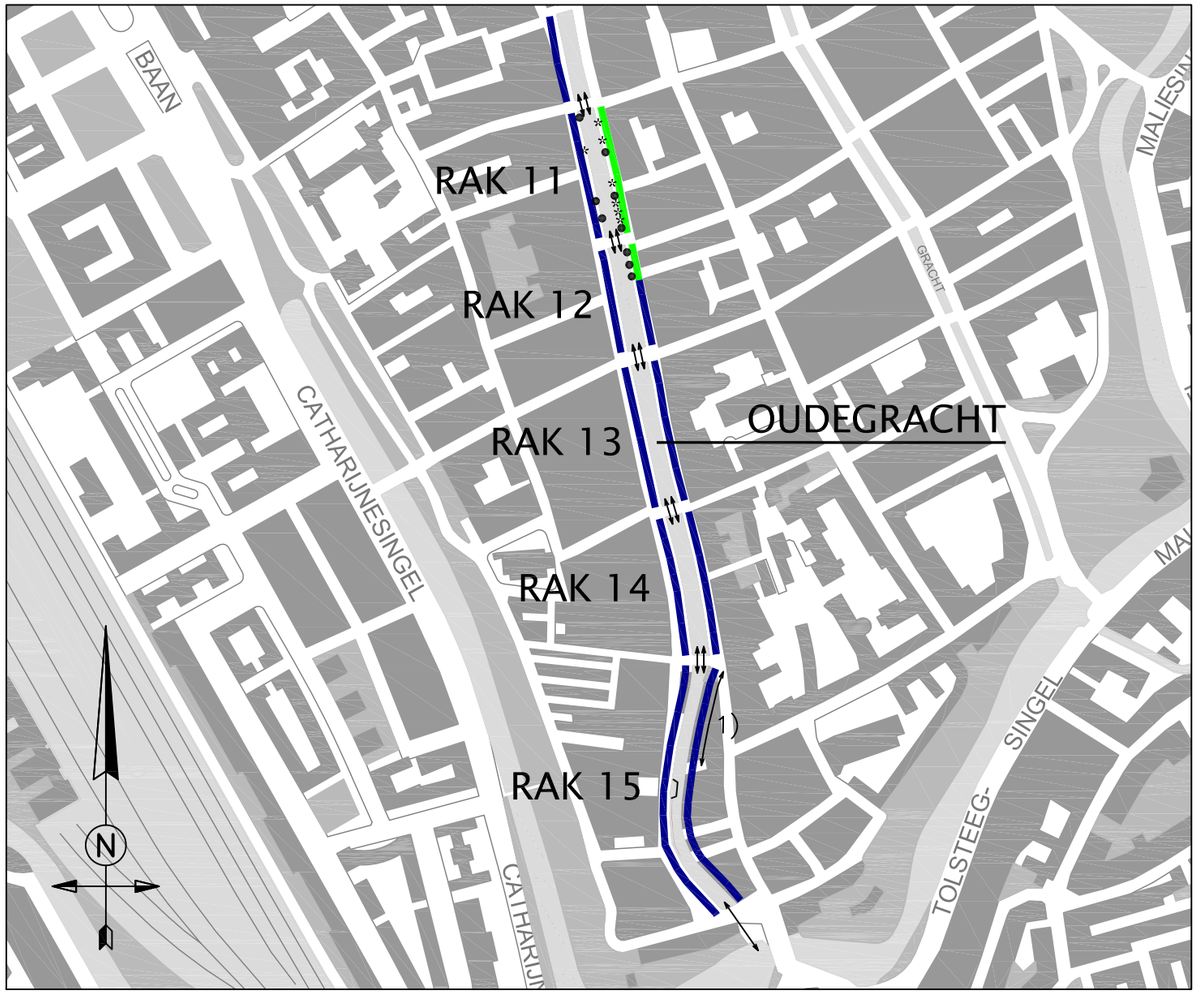
5.2 Discussie

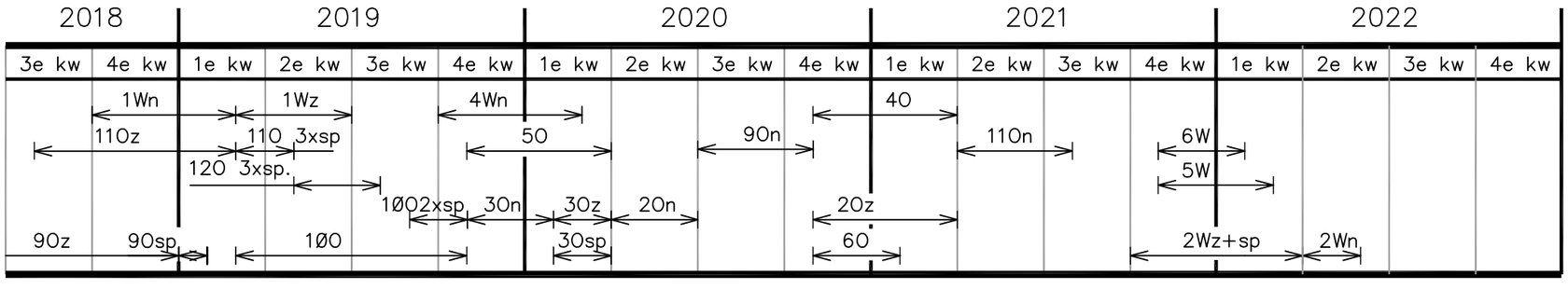
Hieronder worden de conclusies en beperkingen van dit onderzoek toegelicht:

01. Iedere kelder is uniek. Daarbij kennen de kelders een rijke historie waarin heel veel (externe) factoren van invloed zijn geweest. Dit maakt het schadebeeld tot een complexe optelsom van gebeurtenissen waarbij de volgordelijkheid van de schades in de meeste gevallen niet is te achterhalen. Dit unieke karakter van de kelders maakt het erg lastig om deze generiek te kunnen beoordelen op basis van bijvoorbeeld locatie of externe invloeden.
02. Het percentage geïnspecteerde kelders in deze analyse ligt rond de 10% van het totaal aantal kelders. Hierdoor zit er een bepaalde onzekerheid in de conclusies van de hypotheses zoals al beschreven in paragraaf 4.3. Er is echter gebleken dat een groot gedeelte van de onbetrouwbaarheid in de conclusies op de hypotheses komt door een lage betrouwbaarheid van de informatie. Informatie die, om meerdere redenen zoals hierboven al benoemd, niet meer of heel lastig is te achterhalen. Daarbij is de verwachting dat het doen van meer inspecties en aanvullend onderzoek niet zal leiden tot andere conclusies.
03. Voor de inspecties van de kelders moeten de keldereigenaren toestemming geven om deze uit te laten voeren. Het vermoeden is dat dit vooral is gedaan door keldereigenaren die schades aan hun kelder ervaren. Keldereigenaren die namelijk geen schade aan hun kelder ondervinden hebben waarschijnlijk ook minder de noodzaak om hun kelder te laten inspecteren. Hierdoor kan op basis van de 10% van de kelders waarvoor een inspectie is uitgevoerd een vrij negatief beeld ontstaan voor het gehele Wervengebied terwijl dit in werkelijkheid misschien een stuk minder het geval is.
04. Omdat de kelders langs de verschillende grachten gedurende een lange periode zijn ontstaan op particuliere percelen en later vaak weer werden aangepast, zijn de afmetingen van iedere kelder, de bouwstijl en de vormgeving van de werf- en kluismuren veelal verschillend. Dit heeft ervoor gezorgd dat iedere kelder uniek is en maakt het lastig om iets te zeggen over een bepaald gebied, straat of rak.
05. De conclusies en analyse zijn gebaseerd op de door Iv-Infra uitgevoerde inspecties. De informatie uit de uitgevoerde toestand-inspecties is voor de constructieve beoordeling van de kelders onvolledig. Voor de kelders is er geen informatie beschikbaar m.b.t. geometrie, opbouw, materiaaleigenschappen, etc. uit archiefonderzoek of uit inspectie/materiaal onderzoek. Ook is voor slechts twintig kelders die in 2023 en 2024 zijn gerenoveerd de buitenzijde onderzocht. Voor de overige kelders is enkel de binnenzijde geïnspecteerd waardoor de schades die niet zichtbaar zijn of welke niet zijn opgenomen in de inspectierapportages buiten de analyse van dit rapport vallen.
06. Door een gebrek aan goede sonderingen onder de kelders is het niet mogelijk om tot conclusies te komen voor de grondgesteldheid onder de kelders. Ook is onbekend hoe de fundering onder de kelders eruitziet of in welke mate grondverbetering is toegepast voor de kelders in de verschillende gebieden. De verwachting is dat deze factoren van invloed zijn op de gevoeligheid voor scheuren door zetting of verschilzakking.
07. De kelders zijn op leeftijd en hebben gedurende de levensduur een grote variatie aan externe invloeden gezien waarbij deze niet allemaal zijn uit te sluiten als mogelijke oorzaak voor het schadebeeld. Er dient hier echter ook rekening gehouden te worden met de leeftijd van de constructie waarbij over een periode van enkele honderden jaren autonome bodemdaling heeft plaatsgevonden tussen de kelder, gracht en de naastgelegen gebouwen. Met de huidige kennis en inzichten is (nog) geen duidelijke externe oorzaak gevonden voor het hoge percentage kelders met scheuren door zakking of verschilzetting. Het is mogelijk dat dit is te wijten aan de leeftijd van de constructie zelf en dat het daarmee lastig is om dit type scheuren te voorkomen.

Bijlage 1 : Planning werkzaamheden rakken







LEGENDA:

- RAKDELEN GEREED
- UITVOERING IN WINTER
- UITVOERING NIET SEIZOENSGEBONDEN

- o BOOM ONPASSEERBAAR WORDT GEVELD
- * BOOM MOEILIJK PASSEERBAAR
- • ONPASSEERBARE BOOM TE VOORZIEN VAN FRAME
- STABILISATIE DAMWAND
- FRAME AL UITGEVOERD
- dw BOUWKUIP

Stadsingenieurs
Bezoekadres Stadsplateau 1 Utrecht
Postadres Postbus 8375, 3503 RJ Utrecht
Telefoon 030 - 286 4323
www.utrecht.nl

Stadsbedrijven
Gemeente Utrecht

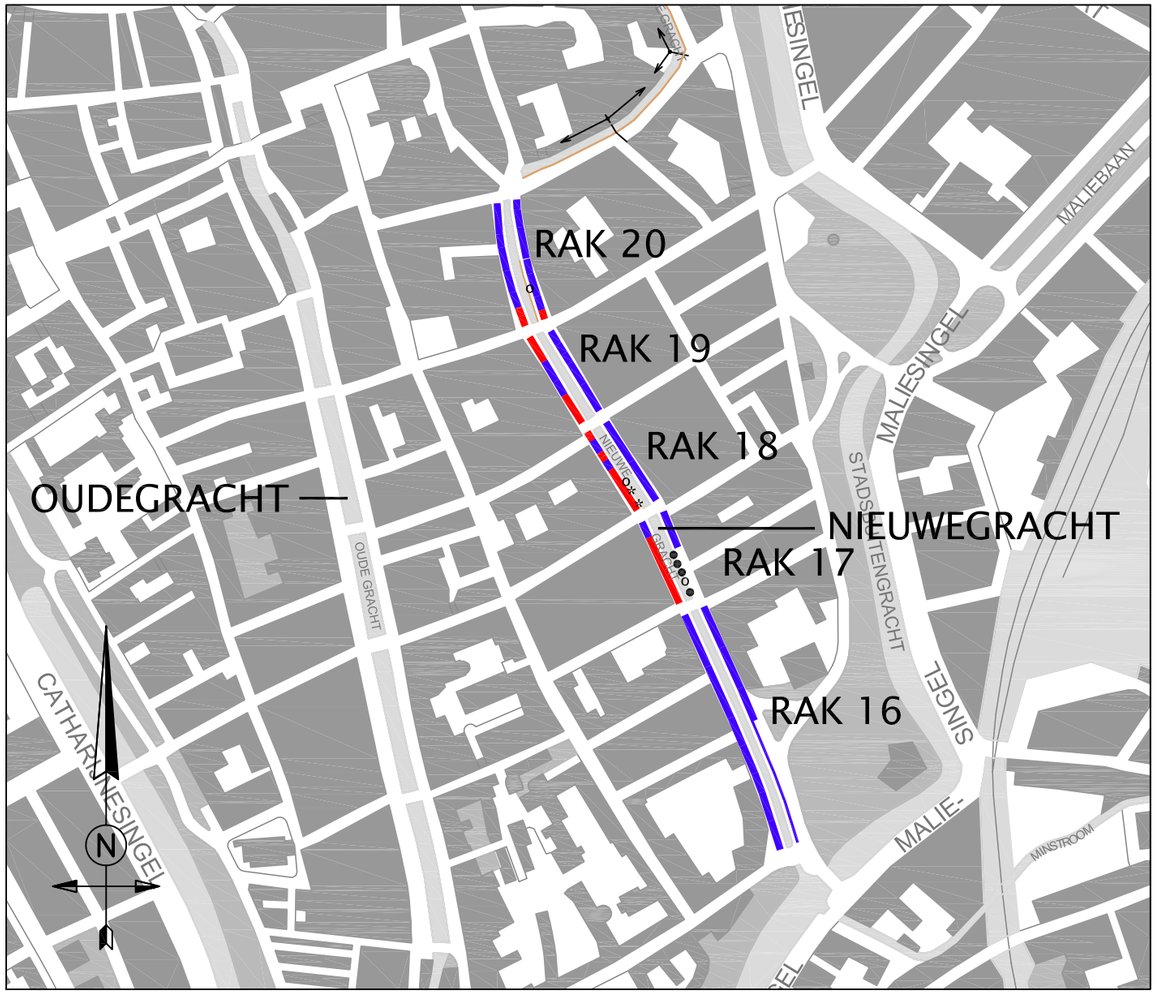
Opdrachtgever
Gemeentebestuur van Utrecht

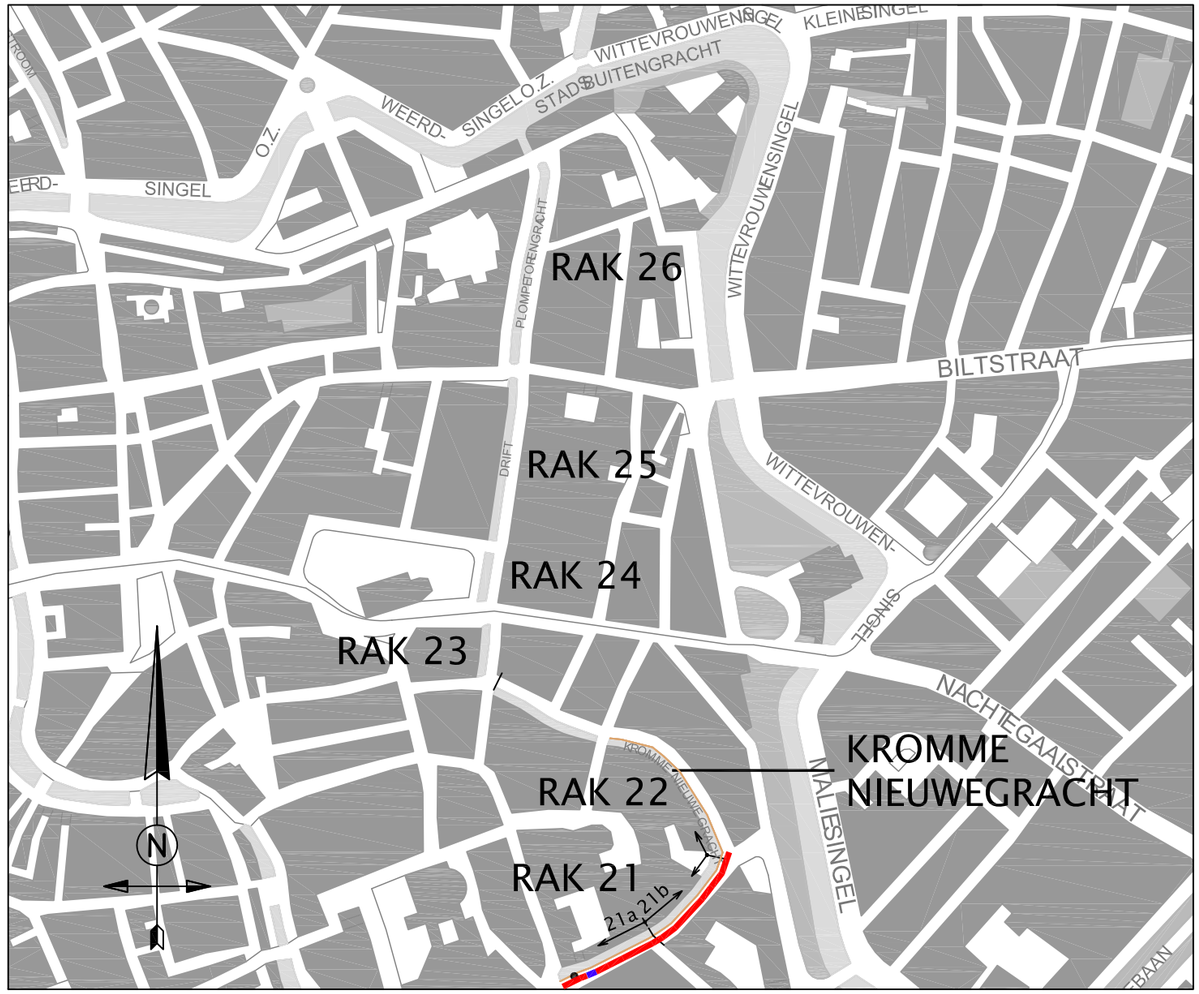
Project
Herstel walmuren Oudegracht
Rakken 1 t/m 15

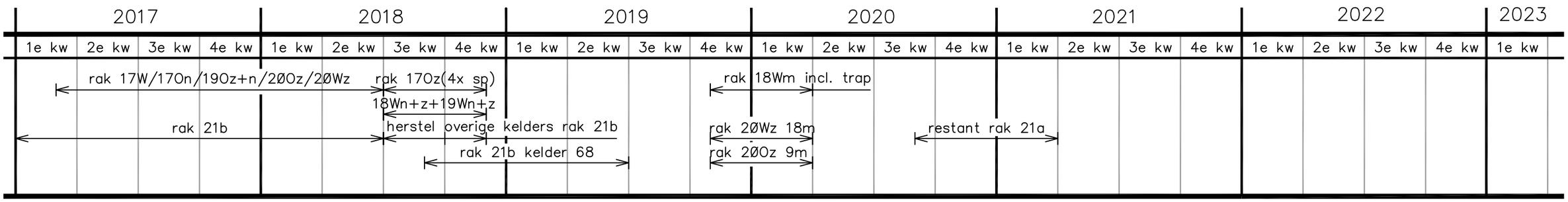
Onderdeel
Overzicht uitgevoerde/nog uit te voeren werkzaamheden
en globale uitvoeringsplanning, visie oktober 2018

Schaal Zie tek.	Formaat A3
Beheer	Bestek
Projectnummer 141.2142	Status Concept
Tekeningnummer C&B-040-802	Datum 1-11-2018 Versie J
Getekend M. Ghidini	
Getoetst WF. Schuijtvlot	
Vrijgegeven C. Kars	

W:\SW\IBU\Proj\141 SW-Stedelijk Beheer\141.2002.99 Alg. Walmuren Comm\06 Besteksfase\Planning rakken Oudegracht visie oktober 2018_J.dwg







LEGENDA:

- RAKDELEN GEREED
- NOG UIT TE VOEREN
- o BOOM ONPASSEERBAAR WORDT GEVELD
- * BOOM MOEILIJK PASSEERBAAR
- • ONPASSEERBARE BOOM TE VOORZIEN VAN FRAME
- BESCHOEIING GEREED
- FRAME AL UITGEVOERD

PLANNING GAAT UIT VAN EEN AFGESLOTEN WATERGANG T/M ZOMER 2019

Stadsingenieurs
Bezoekadres Stadsplateau 1 Utrecht
Postadres Postbus 8375, 3503 RJ Utrecht
Telefoon 030 - 286 4323
www.utrecht.nl

Stadsbedrijven
Gemeente Utrecht

Opdrachtgever
Gemeentebestuur van Utrecht

Project
Herstel walmuren Nieuwegracht en Kromme Nieuwegracht
Rakken 16 t/m 21

Onderdeel
Overzicht uitgevoerde/nog uit te voeren werkzaamheden
en globale uitvoeringsplanning, visie juni 2018

Schaal Zie tek.	Formaat A3
Beheer	Bestek
Projectnummer 141.2142	Status Concept
Tekeningnummer C&B-040-803	Datum 19-6-2018 Versie H
Getekend M. Ghidini	
Getoetst W.F. Schuijtvlot	
Vrijgegeven C. Kars	

W:\SW\IBU\Proj\141 SW-Stedelijk Beheer\141.2002.99 Alg. Walmuren Comm\06 Besteksfase\Planning rakken Nieuwegracht en Kromme Nieuwegracht visie juni_h.dwg

OVERZICHT RAKKEN

LEGENDA:

- UITGEVOERD
- IN UITVOERING /IN DEFINITIEVE OPDRACHT AANNEMER
- NOG TE DOEN/IN OPCRACHT TE GEVEN

Stadsingenieurs
Bezoekadres Stadsplateau 1 Utrecht
Postadres Postbus 8375, 3503 RJ Utrecht
Telefoon 030 – 286 4323 www.utrecht.nl

Stadsbedrijven
Gemeente Utrecht

Opdrachtgever
Gemeentebestuur van Utrecht

Project
Herstel walmuren Oudegracht, Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompetoerengracht. Rakken 1 t/m 27

Onderdeel
Voortgangsoverzicht rakken gereed
Visie maart 2023

Schaal	N.v.t.	Formaat	A0
Beheer		Bestek	
Projectnummer	147.0002	Status	Concept
Tekeningnummer	C&B-040-801	Datum	8-3-2023
		Versie	i
Getekend	M. Ghidini		
Getoetst	W.F. Schuijtvlot		
Vrijgegeven	B. v. Stratum		

W:\SW\IBU\Proj\141 SW-Stedelijk Beheer\141.2002.99 Alg. Walmuren Comm\06 Besteksfase\147.0002 Voortgangsoverzicht rakken gereed Oudegracht_Nieuwegracht en Kromme Nieuwegracht visie mei 2019_i 1 t_m 27.dwg

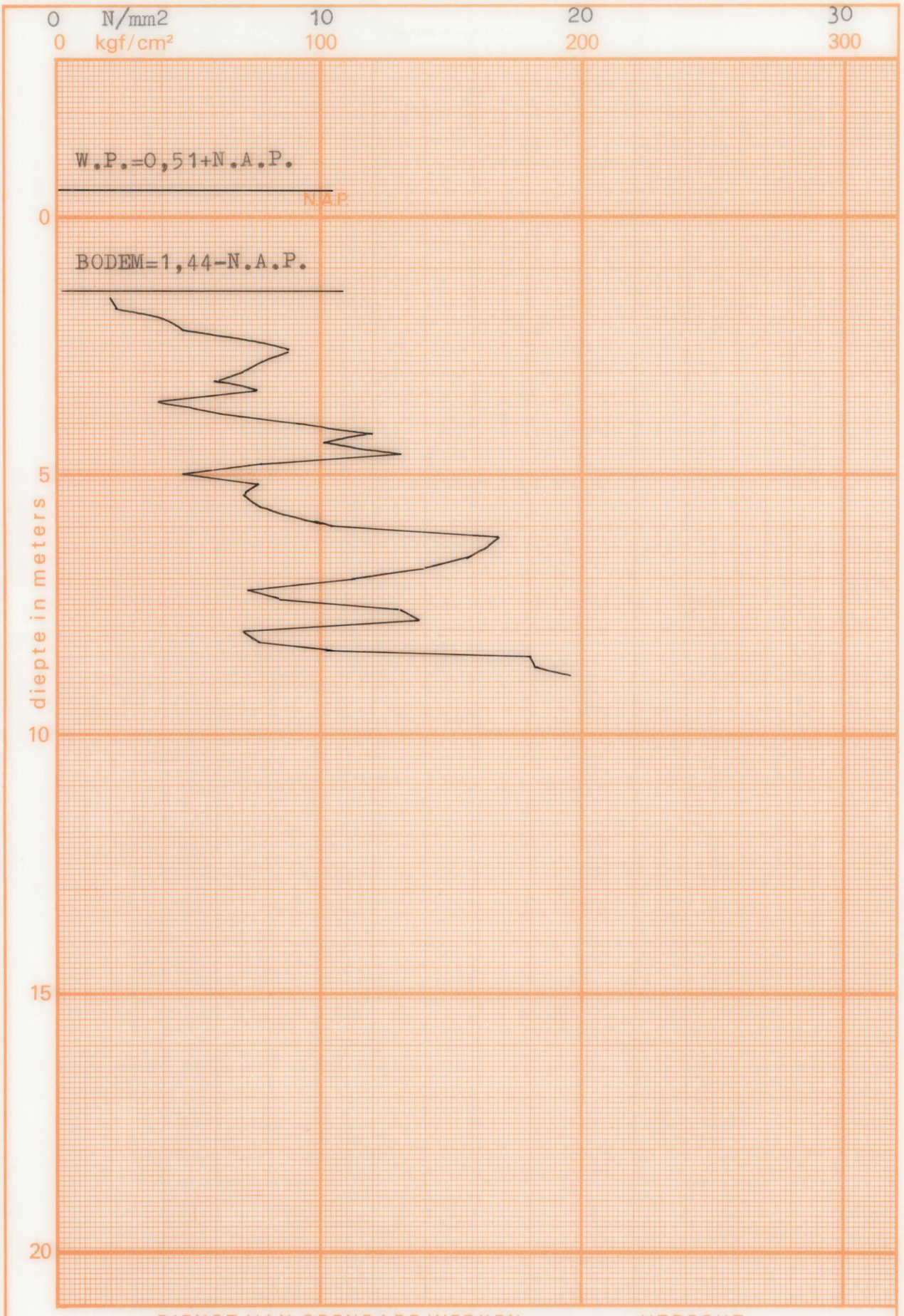
Bijlage 2 : Sonderingsdata

Bron doc	Type	Sondering ID	GEF-Bestand	Datum	x	y	Gracht	Gebied	Sondering ID
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	1	19396_1.GEF	okt-09	136625.529	455980.202	Oudegracht	Magazijn de Zon	1
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	2	19396_2.GEF	okt-09	136630.877	455977.454	Oudegracht	Magazijn de Zon	2
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	3	19396_3.GEF	okt-09	136637.651	455974.090	Oudegracht	Magazijn de Zon	3
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	4	19396_4.GEF	okt-09	136683.620	455937.365	Oudegracht	Magazijn de Zon	4
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	5	19396_5.GEF	okt-09	136688.342	455932.249	Oudegracht	Magazijn de Zon	5
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	6	19396_6.GEF	okt-09	136692.104	455925.172	Oudegracht	Magazijn de Zon	6
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	7	19396_7.GEF	okt-09	136696.560	455918.244	Oudegracht	Magazijn de Zon	7
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	8	19396_8.GEF	okt-09	136700.623	455910.840	Oudegracht	Magazijn de Zon	8
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	9	19396_9.GEF	okt-09	136703.733	455804.649	Oudegracht	Magazijn de Zon	9
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	10	19396_10.GEF	okt-09	136588.141	455978.013	Oudegracht	Magazijn de Zon	10
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	11	19396_11.GEF	okt-09	136600.201	455983.547	Oudegracht	Magazijn de Zon	11
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	12	19396_12.GEF	okt-09	136616.552	455985.233	Oudegracht	Magazijn de Zon	12
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	13	19396_13.GEF	okt-09	136590.896	455961.539	Oudegracht	Magazijn de Zon	13
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	14	19396_14.GEF	okt-09	136612.571	455962.771	Oudegracht	Magazijn de Zon	14
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	15	19396_15.GEF	okt-09	136630.248	455965.369	Oudegracht	Magazijn de Zon	15
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	16	19396_16.GEF	okt-09	136863.618	454980.770	Oudegracht	Magazijn de Zon	16
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	17	19396_17.GEF	okt-09	136762.877	454963.545	Oudegracht	Magazijn de Zon	17
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	18	19396_18.GEF	okt-09	136863.013	454941.077	Oudegracht	Magazijn de Zon	18
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	19	19396_19.GEF	okt-09	136868.749	454919.603	Oudegracht	Magazijn de Zon	19
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	20	19396_20.GEF	okt-09	136879.660	454901.948	Oudegracht	Magazijn de Zon	20
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	21	19396_21.GEF	okt-09	136891.293	454887.858	Oudegracht	Magazijn de Zon	21
WN-19396 Sondeerrapport Oudegracht dd 16-10-2009.pdf	Sondering	22	19396_22.GEF	okt-09	136901.710	454873.973	Oudegracht	Magazijn de Zon	22
DINO loket	Sondering	CPT000000217248	CPT000000217248	mei-23	136889.339	456166.043	Drift		48
DINO loket	Sondering	CPT000000217250	CPT000000217250	mei-23	136890.681	456174.733	Drift		49
DINO loket	Sondering	CPT000000217249	CPT000000217249	mei-23	136892.726	456187.858	Drift		50
8G0017_sonderingen rioolkoffer.pdf	Sondering	Sondering 51	-	nov-85			Drift		51
8G0017_sonderingen rioolkoffer.pdf	Sondering	Sondering 52	-	nov-85			Drift		52
8G0017_sonderingen rioolkoffer.pdf	Sondering	Sondering 53	-	nov-85			Drift		53
8G0017_sonderingen rioolkoffer.pdf	Sondering	Sondering 54	-	nov-85			Drift		54
8G0017_sonderingen rioolkoffer.pdf	Sondering	Sondering 55	-	nov-85			Plompentorengracht		55
8G0017_sonderingen rioolkoffer.pdf	Sondering	Sondering 56	-	nov-85			Plompentorengracht		56
8G0017_sonderingen rioolkoffer.pdf	Sondering	Sondering 57	-	nov-85			Plompentorengracht		57
8G0017_sonderingen rioolkoffer.pdf	Sondering	Sondering 58	-	nov-85			Plompentorengracht		58
8G0017_sonderingen rioolkoffer.pdf	Sondering	Sondering 59	-	nov-85			Plompentorengracht		59
8G0017_sonderingen rioolkoffer.pdf	Sondering	Sondering 60	-	nov-85			Plompentorengracht		60
8G0017_sonderingen rioolkoffer.pdf	Sondering	Sondering 61	-	nov-85			Plompentorengracht		61
8G0017_sonderingen rioolkoffer.pdf	Sondering	Sondering 62	-	nov-85			Plompentorengracht		62
DINO loket	Sondering	CPT000000049641	CPT000000049641	jun-97	137056	455518.000	Nieuwegracht		63
DINO loket	Sondering	S31H00984_00	S31H00984_00	jun-94	136794	455454	Oudegracht	Weesbrug	1
DINO loket	Sondering	S31H01121_00	S31H01121_00	jun-88	136895	454934	Oudegracht	Nauwe watersteeg	2

D

DIENSTENSTRUCTUUR R.O.V.U. RAVELLAAN 96 UTRECHT		
DIENST OPENBARE WERKEN AFDELING TECHNISCH ONDERZOEK		
SCHAAL: 1 : 500	SITUATIE SONDERINGEN	OPDR: 26.6-48
GEF:	RIOLERING	AFM: 30 x 106
GET:	DRIFT - PLOMPETORENGRACHT	DATUM: 4-7-'85

51 0517 1.44-

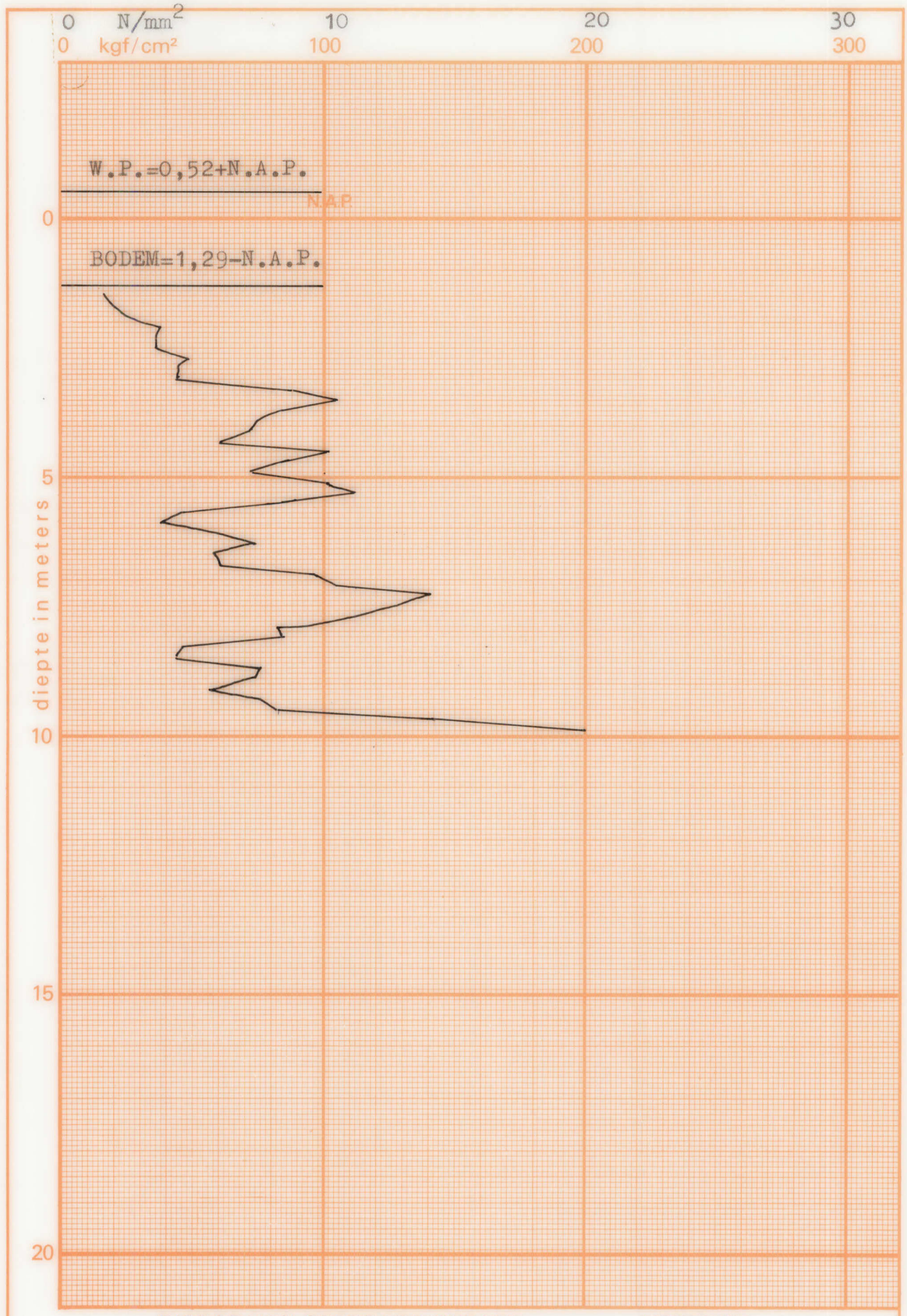


DIENST VAN OPENBARE WERKEN UTRECHT

AFDELING TECHNISCH ONDERZOEK

	SONDERING 51	OPDR. 26.6-54
GET. J.K.	RIOLERING	
GEC.	DRIFT / PLOMPETORENGRACHT	DATUM: 12-11-1985.

52 052+ 129-

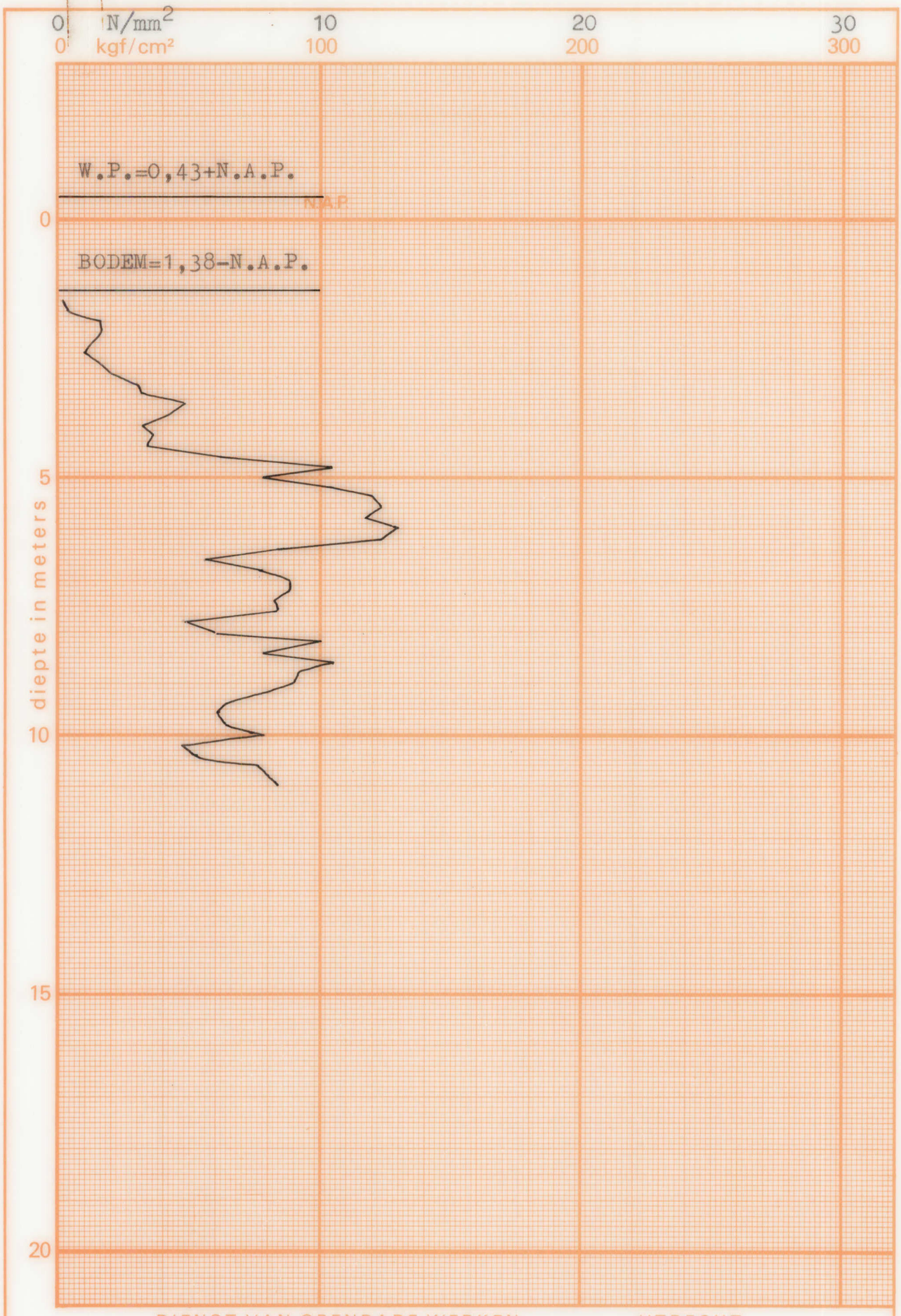


DIENST VAN OPENBARE WERKEN UTRECHT

AFDELING TECHNISCH ONDERZOEK

	SONDERING 52	OPDR. 26.6-55
GET. J.K.	RIOLERING	
GEC.	DRIFT / PLOMPETORENGRACHT	DATUM: 12-11-1985.

53 043+ 138-

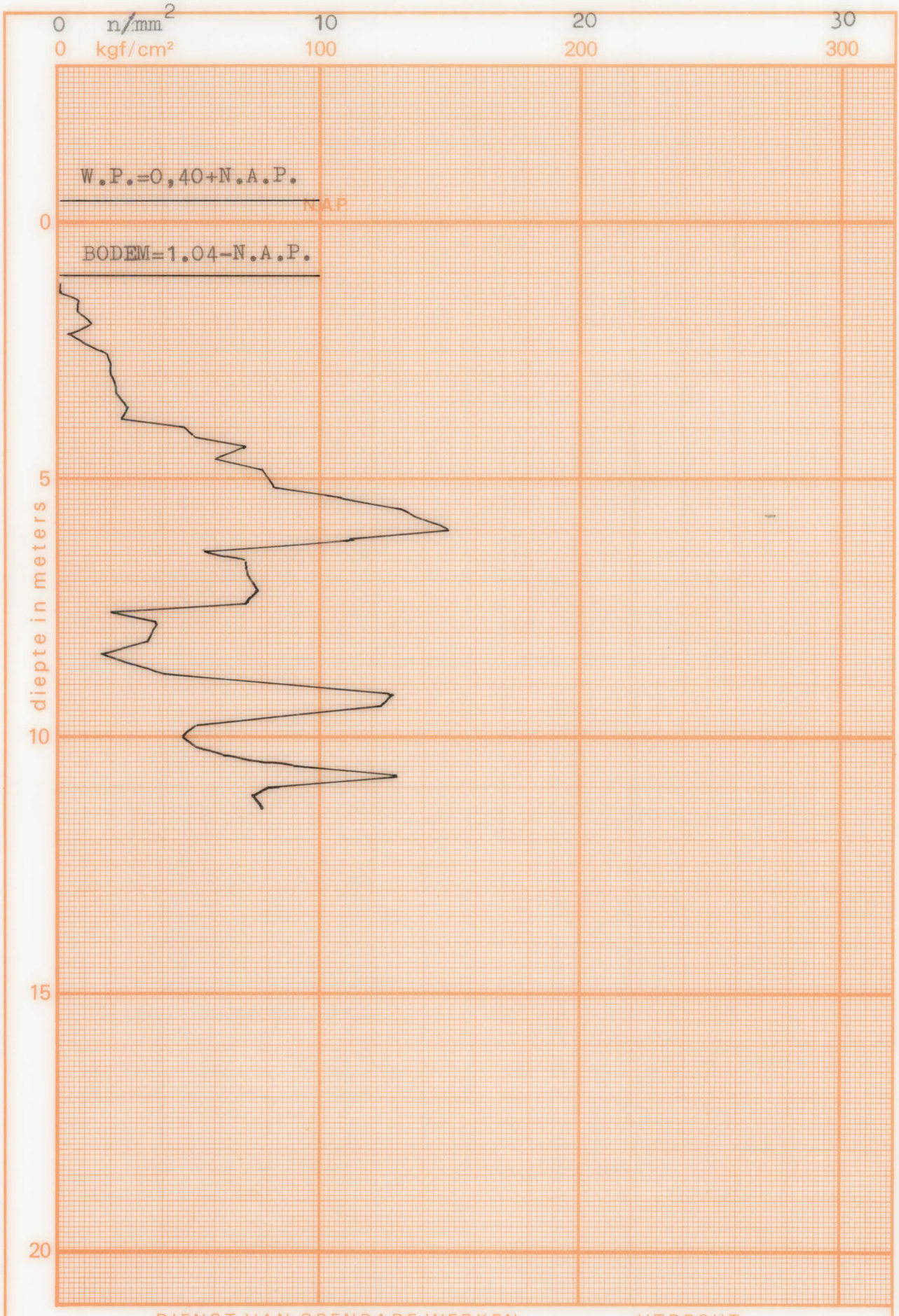


DIENST VAN OPENBARE WERKEN UTRECHT

AFDELING TECHNISCH ONDERZOEK

	SONDERING 53	OPDR. 26.6-56
GET. J.K.	RIOLERING	
GEC.	DRIFT / PLOMOETORENGRACHT	DATUM: 12-11-1985.

54 040+ 1.04-

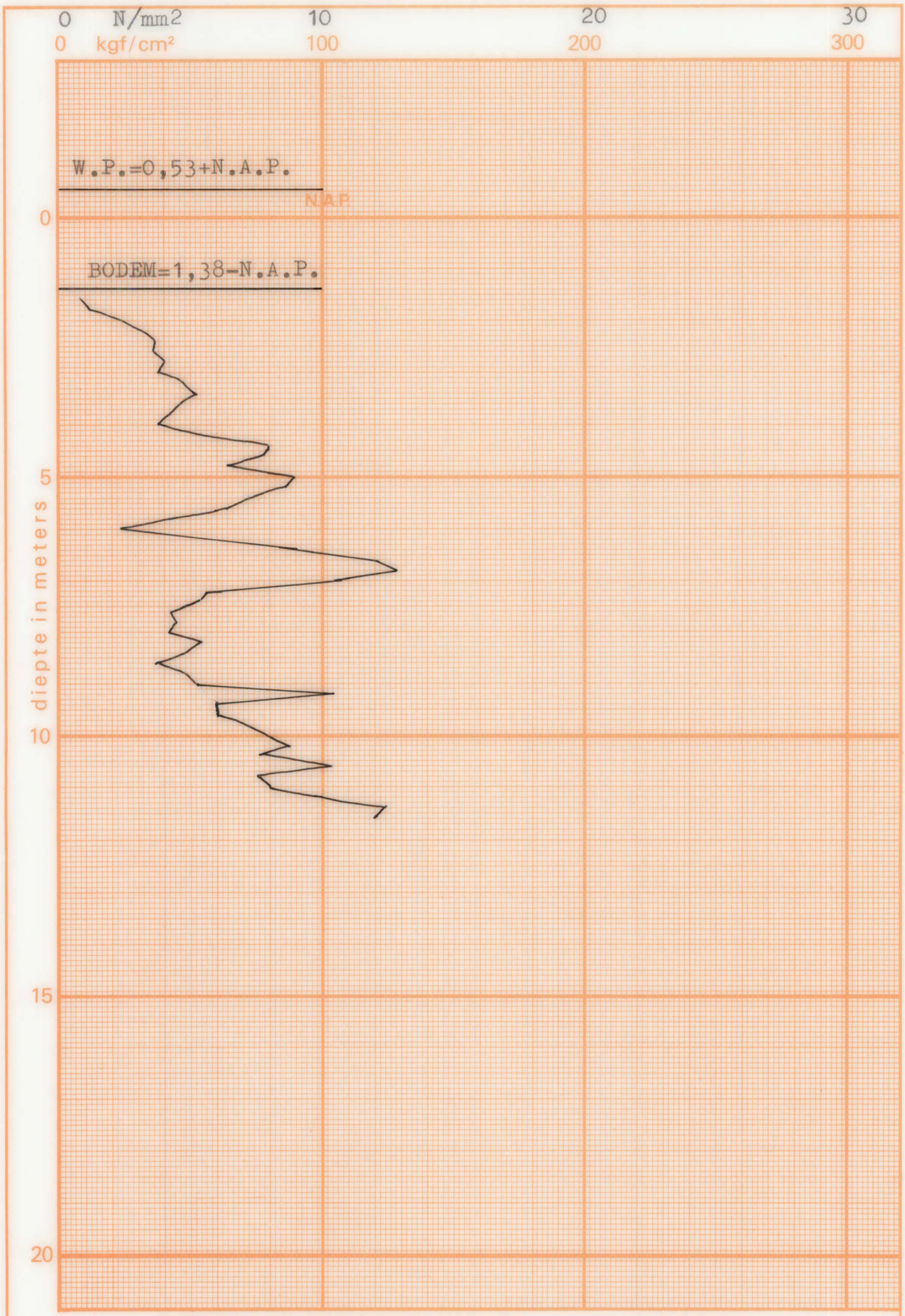


DIENST VAN OPENBARE WERKEN UTRECHT

AFDELING TECHNISCH ONDERZOEK

	SONDERING 54	OPDR. 26.6-57
GET. J.K.	RIOLERING	
GEC.	DRIFT / PLOMPETORENGRACHT	DATUM: 12-11-1985.

55. 0537 1.38-

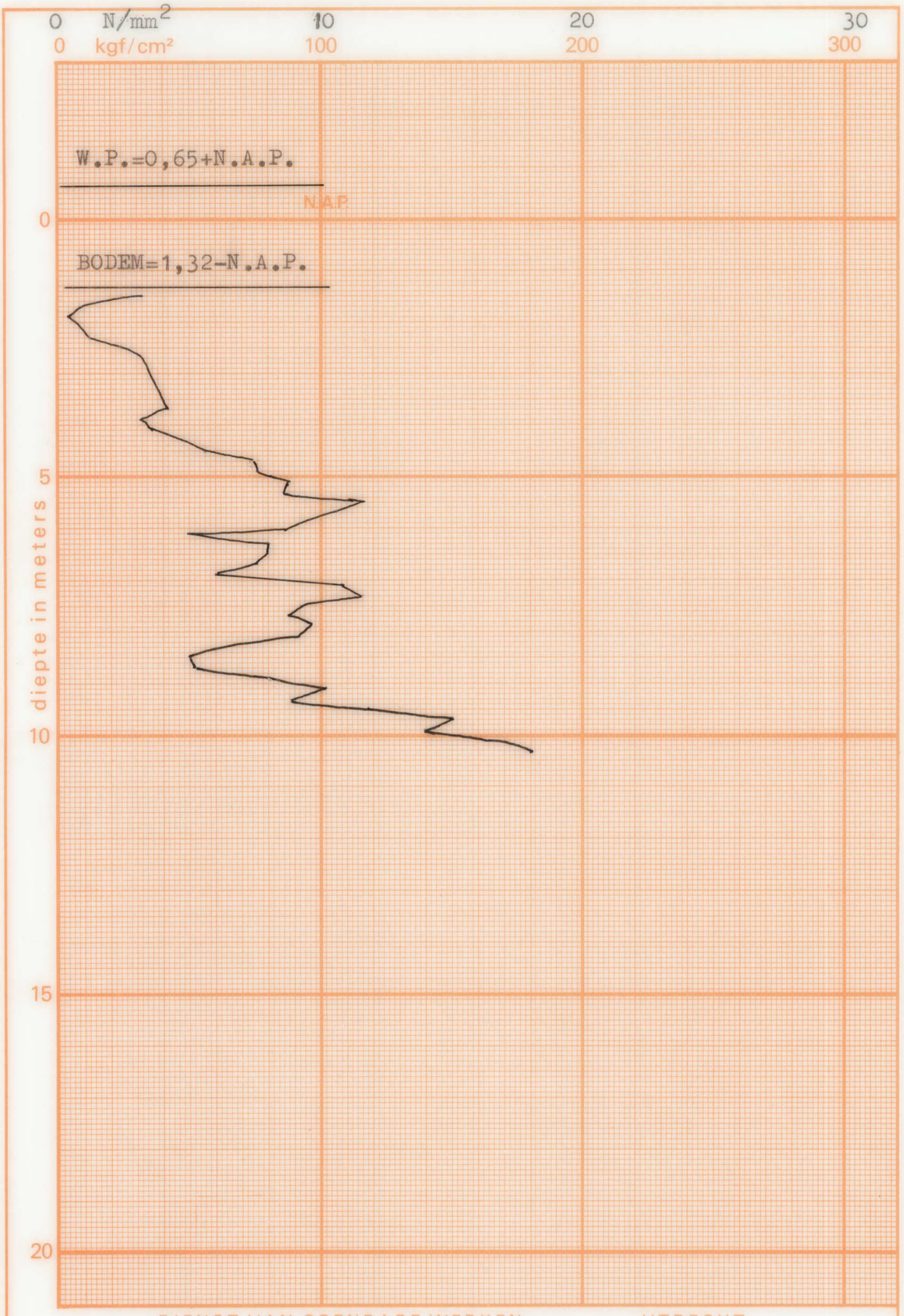


DIENST VAN OPENBARE WERKEN UTRECHT

AFDELING TECHNISCH ONDERZOEK

	SONDERING 55	OPDR. 26.6-58
GET. J.K.	RIOLERING	
GEC.	DRIFT / PLOMPETORENGRACHT	DATUM: 12-11-1985.

56. 0654 132-

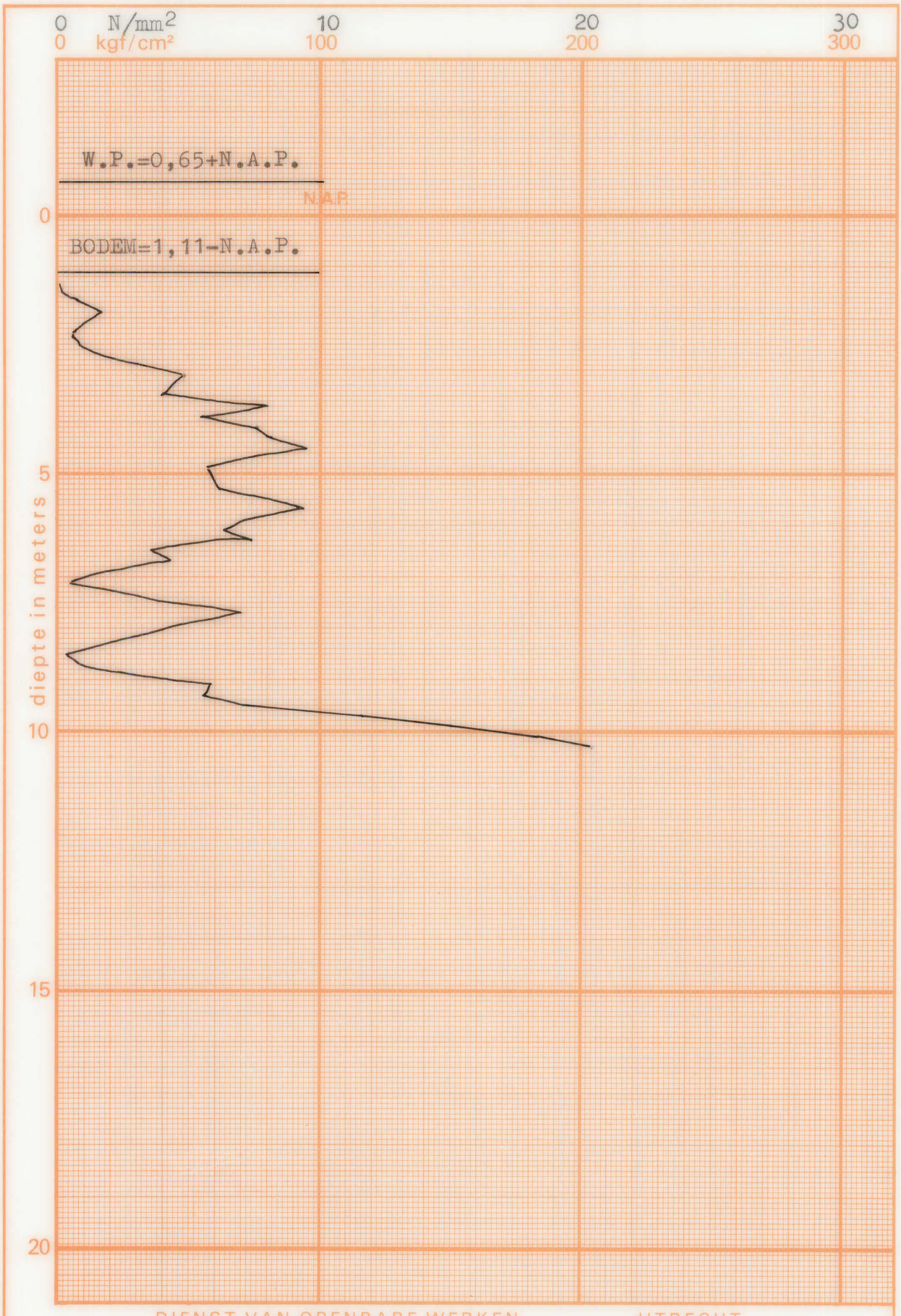


DIENST VAN OPENBARE WERKEN UTRECHT

AFDELING TECHNISCH ONDERZOEK

	SONDERING 56	OPDR. 26.6-59
GET. J.K.	RIOLERING	
GEC.	DRIFT / PLOMPETORENGRACHT	DATUM: 12-11-1985

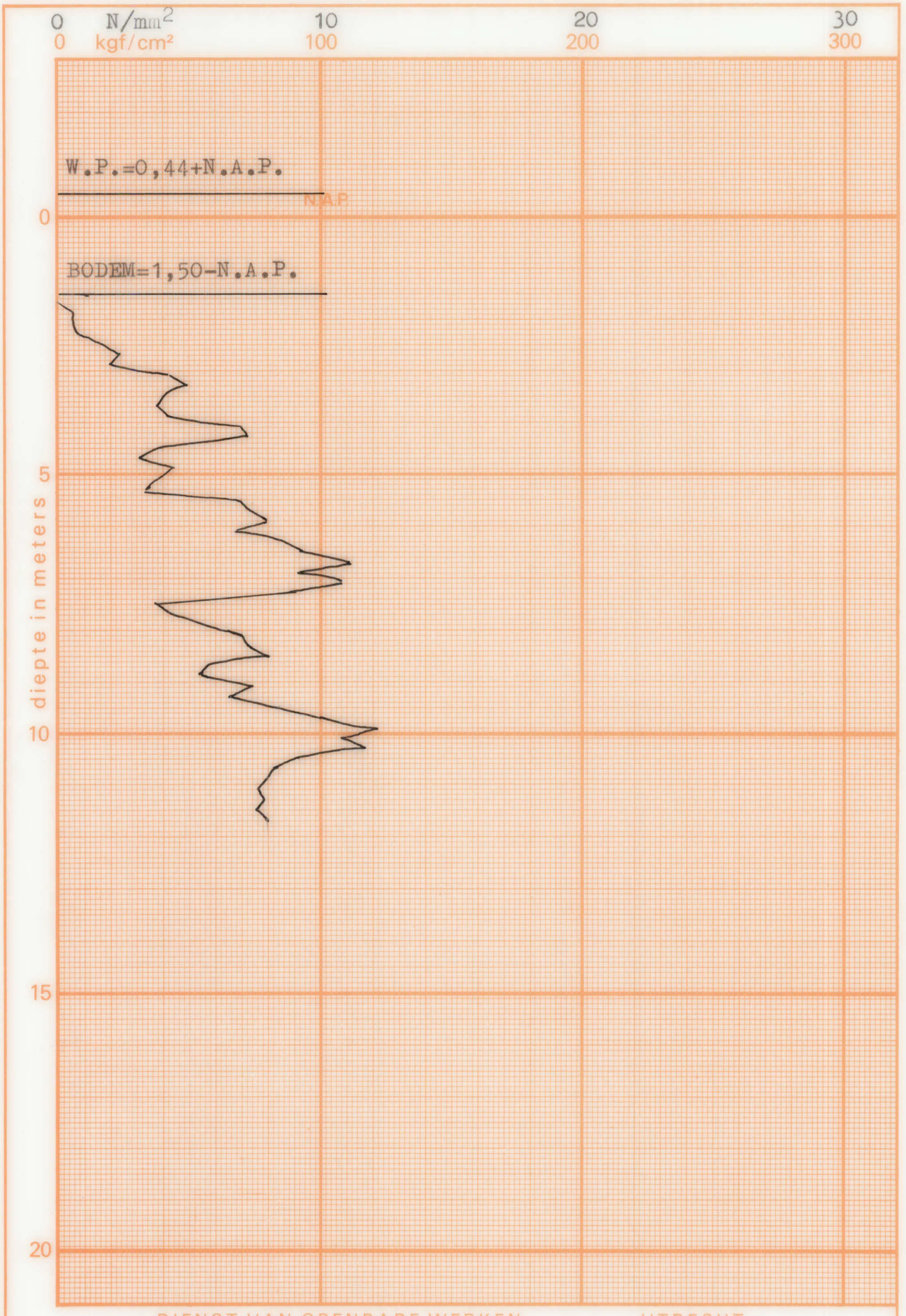
57 0,65+ 111-



DIENST VAN OPENBARE WERKEN UTRECHT

AFDELING TECHNISCH ONDERZOEK

	SONDERING 57	OPDR. 26.6-60
GET. J.K.	RIOLERING	
GEC.	DRIFT / PLOMPETORENGRACHT	DATUM: 12-11-1985.

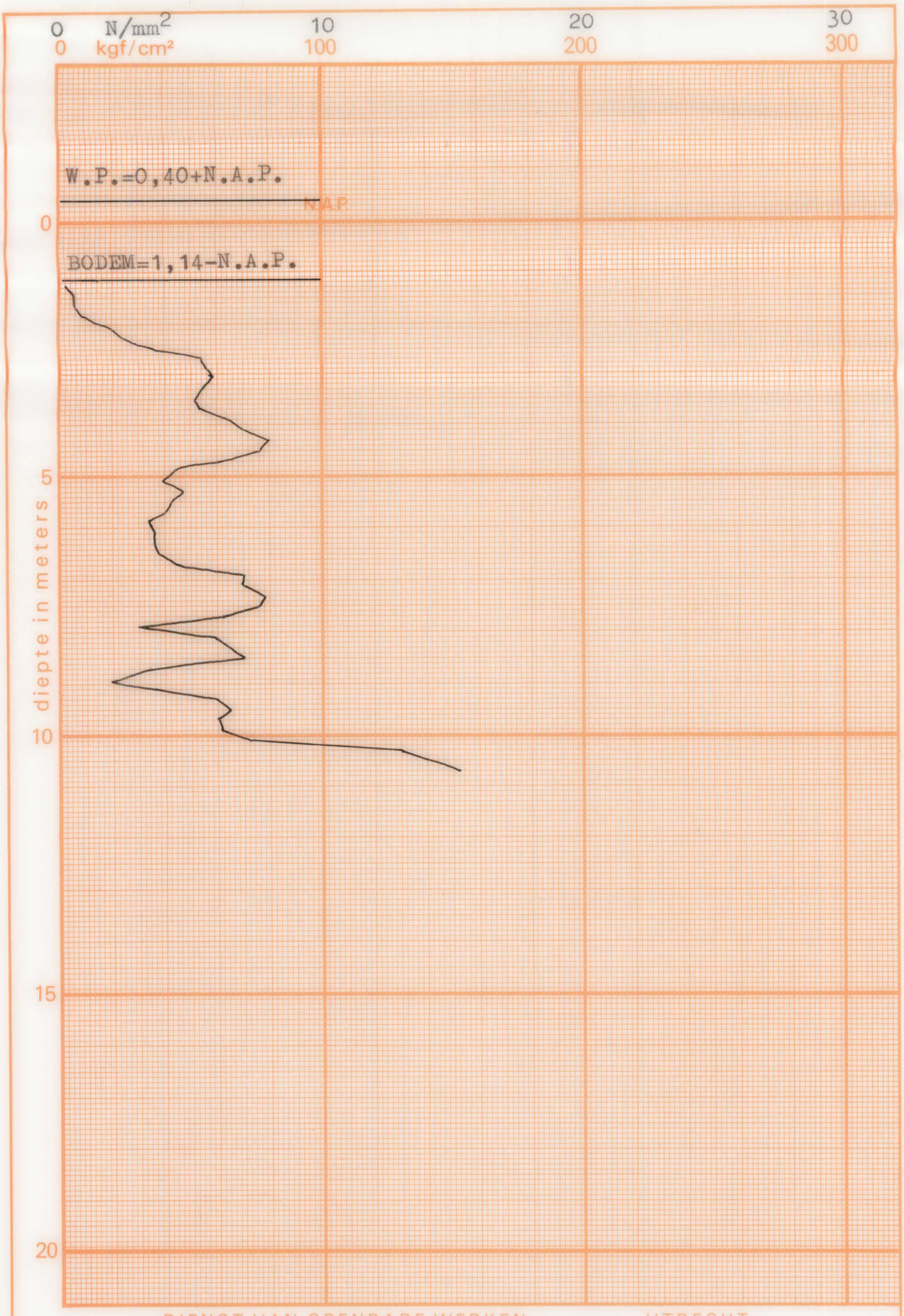


DIENST VAN OPENBARE WERKEN UTRECHT

AFDELING TECHNISCH ONDERZOEK

	SONDERING 58	OPDR. 26.6-61
GET. J.K.	RIOLERING	
GEC.	DRIFT / PLOMPETORENGRACHT	DATUM: 18-11-1985.

59 640* 114-

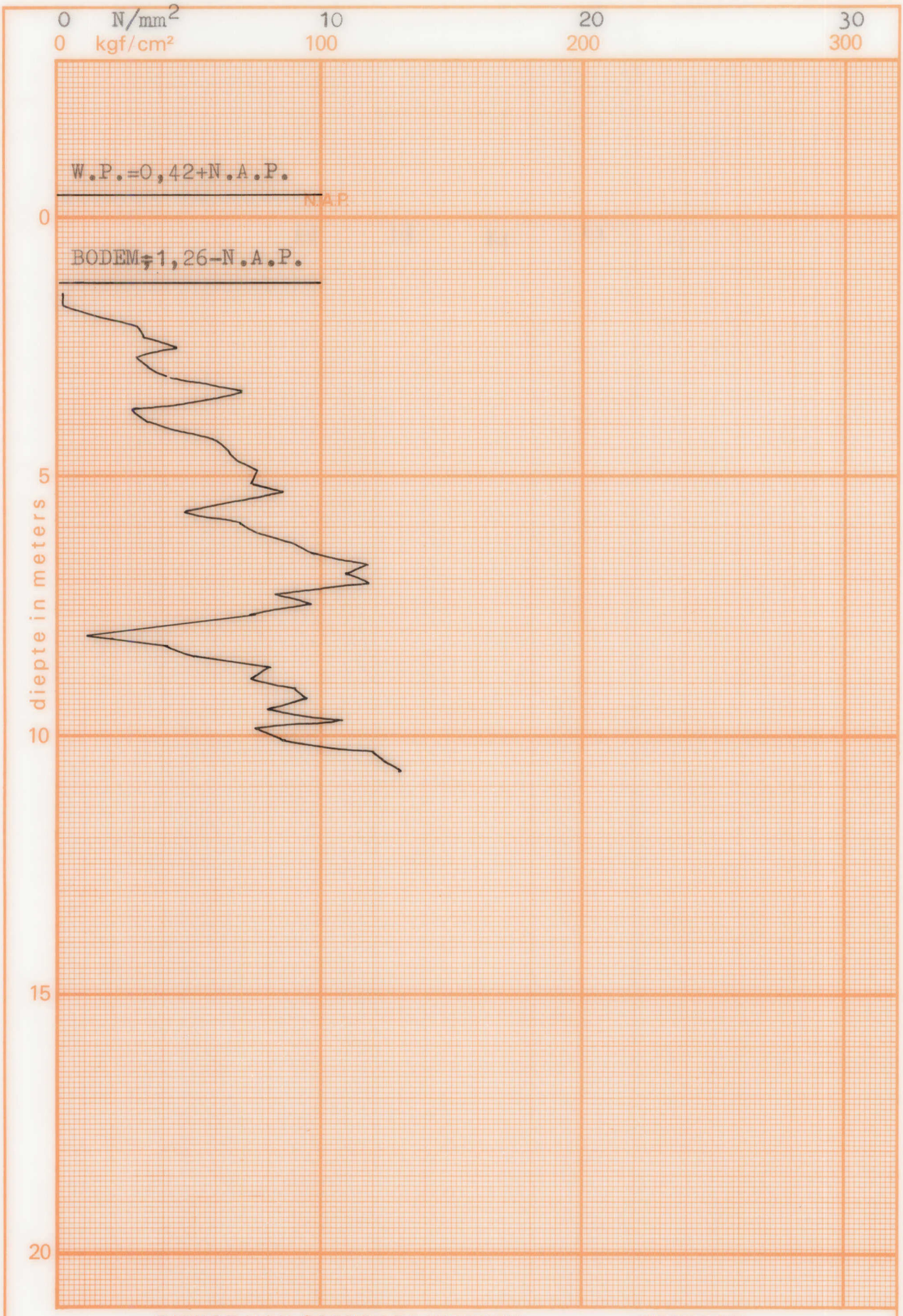


DIENST VAN OPENBARE WERKEN UTRECHT

AFDELING TECHNISCH ONDERZOEK

	SONDERING 59	OPDR. 26.6-62
GET. J.K.	RIOLERING	
GEC.	DRIFT / PLOMPETORENGRACHT	DATUM: 12-11-1985.

60. 042+ 1.26-

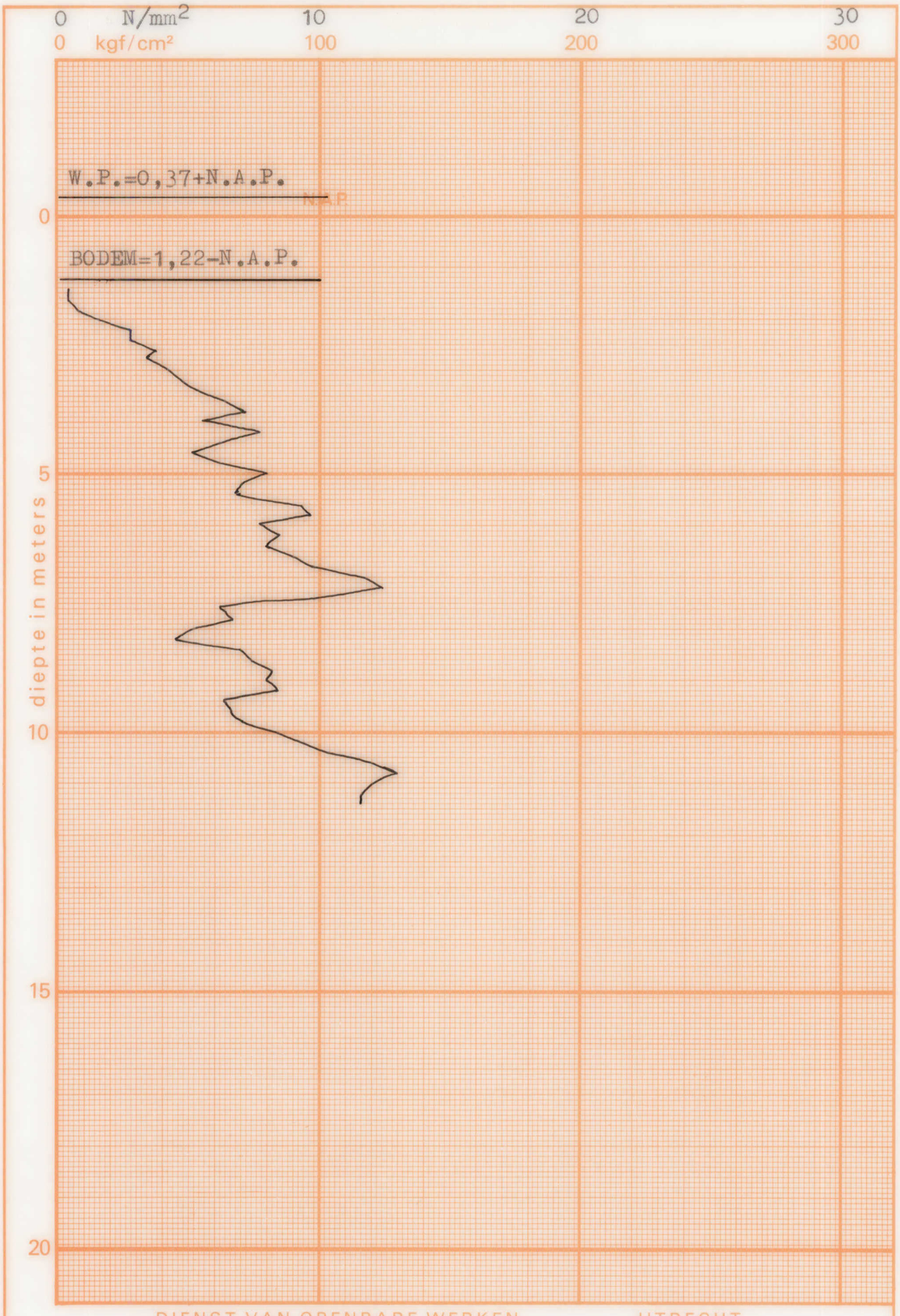


DIENST VAN OPENBARE WERKEN UTRECHT

AFDELING TECHNISCH ONDERZOEK

	SONDERING 60	OPDR. 26.6-63
GET. J.K.	RIOLERING	
GEC.	DRIFT / PLOMPETORENGRACHT	DATUM: 12-11-1985.

61 037+ 1.22-

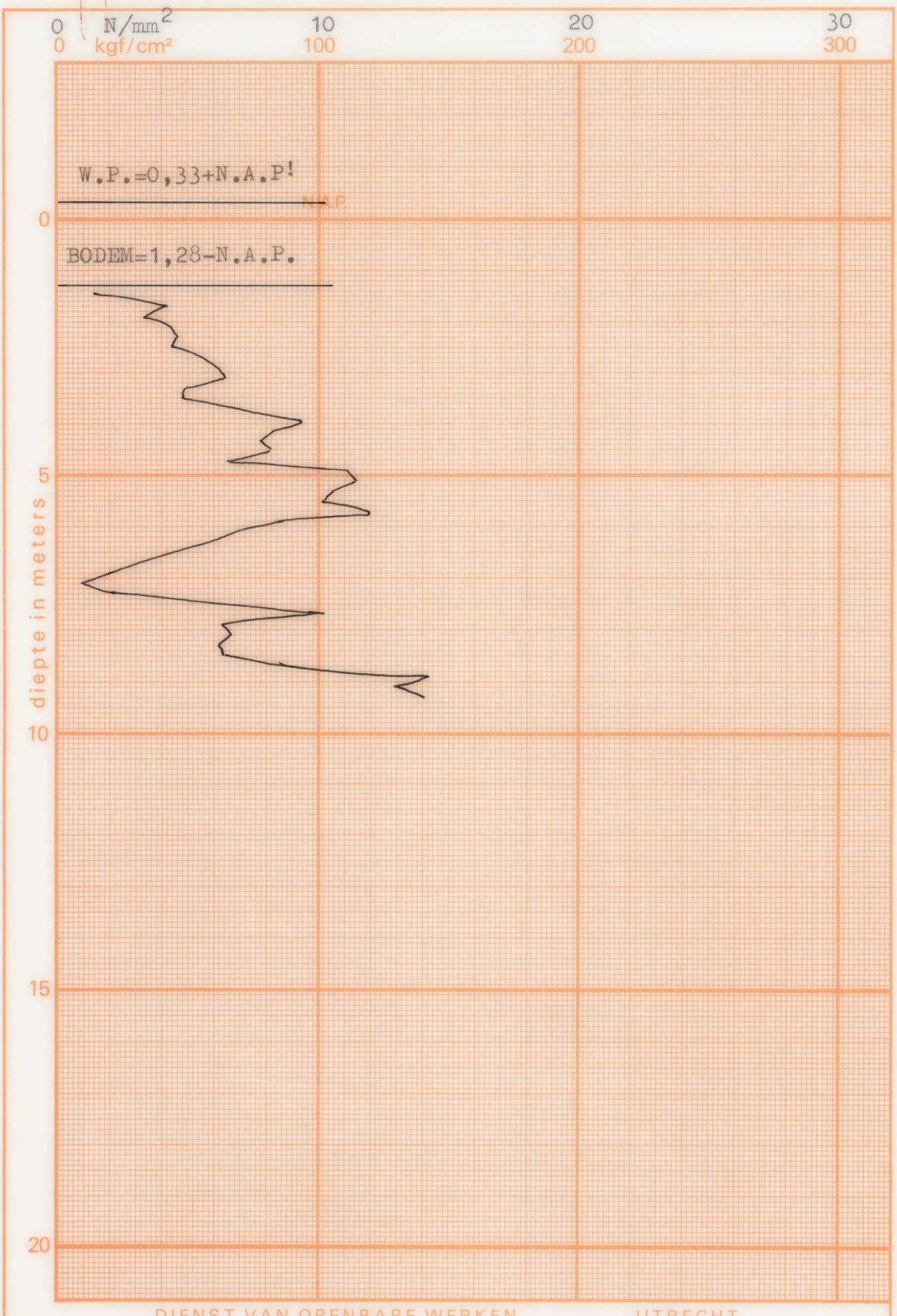


DIENST VAN OPENBARE WERKEN UTRECHT

AFDELING TECHNISCH ONDERZOEK

	SONDERING 61	OPDR. 26.6-64
GET. J.K.	RIOLERING	
GEC.	DRIFT / PLOMPETORENGRACHT	DATUM: 12-11-1985.

62 0,33+ 1,28-



DIENST VAN OPENBARE WERKEN UTRECHT

AFDELING TECHNISCH ONDERZOEK

	SONDERING 62	OPDR. 26.6-65.
GET. J.K.	RIOLERING	
GEC.	DRIFT / PLOMPETORENGRACHT	DATUM: 12-11-1985.

Bijlage 3 : Overzicht kelders waarvoor een RAMS analyse is gedaan

Kelder ID	Schade ID	referentie, datum en versie	Straat	Huisnr.	Locatie	Type Kelder
ADD14		WK Achter de Dom 14-2020-RAP001.pdf	Achter de Dom	14		Geen kelder
ADD30	ADD30(1a)-SCH-001	WK Achter de dom 30-2020-RAP001 WA.pdf	Achter de Dom	30	Zuidelijke werfkelder, westzijde	Werfkelder
CHS10+12	CHS10+12-SCH-001	WK Choorstraat 10-12-2020-RAP002.pdf	Choorstraat	10+12	Onder de Choorstraat	Straatkelder
CHS14	CHS14-SCH-001	WK Choorstraat 14-2020-RAP002.pdf	Choorstraat	14	Onder de Choorstraat	Straatkelder
CHS16+18	CHS16+18-SCH-001	WK Choorstraat 16-18-2020-RAP002.pdf	Choorstraat	16+18	Onder de Choorstraat	Straatkelder
CHS2+4	CHS2+4-SCH-002	WK Choorstraat 20-2020-RAP002.pdf	Choorstraat	2+4	Choorstraatzijde	Kluiskelder
CHS2+4(1)	CHS2+4-SCH-001	WK Choorstraat 20-2020-RAP002.pdf	Choorstraat	2+4	Choorstraatzijde	Kluiskelder
CHS2+4(2)	CHS2+4-SCH-001	WK Choorstraat 20-2020-RAP002.pdf	Choorstraat	2+4	Onder Stadhuisplein	Kluiskelder
CHS2+4(3)	CHS2+4-SCH-001	WK Choorstraat 20-2020-RAP002.pdf	Choorstraat	2+4	Choorstraatzijde	Kluiskelder
CHS20	CHS20-SCH-001	WK Choorstraat 20-2020-RAP002.pdf	Choorstraat	20	Onder de Choorstraat	Straatkelder
CHS32	CHS32-SCH-001	WK Choorstraat 32-2020-RAP002.pdf	Choorstraat	32	Onder de Zoutmarkt	Kluiskelder
CHS34+36	CHS34+36(3)-SCH-001	WK Choorstraat 34-36-2020-RAP002.pdf	Choorstraat	34+36		Kluiskelder
CHS38+40	CHS38+40-SCH-001	WK Choorstraat 38-40-2020-RAP002.pdf	Choorstraat	38+40	Onder de Zoutmarkt	Kluiskelder
CHS6		WK Choorstraat 6-2020-RAP002.pdf	Choorstraat	6		Geen kelder
CHS8	CHS8-SCH-002	WK Choorstraat 8-2020-RAP002.pdf	Choorstraat	8	Onder de Choorstraat	Kluiskelder
DGA5+7	DGA5+7(2)-SCH-003	WK Donkere Gaard 5-7-2020-RAP001.pdf	Donkere Gaard	5+7		Kluiskelder
DRI13	DRI13-SCH-001	WK Drift 13-2021-RAP001.pdf	Drift	13	Onder de weg Drift 13	Werfkelder
DRI15	DRI15-SCH-001	WK Drift 15-2021-RAP002.pdf	Drift	15	Onder de weg Drift 15	Werfkelder
DRI19	DRI19-SCH-001	WK Drift 19-2021-RAP001.pdf	Drift	19		Werfkelder
DRI21A	DRI21A-SCH-001	WK Drift 21A-2021-RAP002.pdf	Drift	21A	Onder de weg Drift 21 (zuidzijde)	Werfkelder
DRI21B	DRI21B-SCH-001	WK Drift 21B-2021-RAP001.pdf	Drift	21B	Onder de Drift 21 (noordzijde)	Werfkelder
DRI23	DRI23-SCH-001	WK Drift 23-2021-RAP001.pdf	Drift	23	Onder de Drift 23	Werfkelder
DRI25	DRI25-SCH-001	WK Drift 25-2021-RAP001.pdf	Drift	25	Kelder onder de weg Drift 25	Werfkelder
DRI27	DRI27-SCH-001	WK Drift 27-2021-RAP001.pdf	Drift	27	Onder de weg Drift 27	Werfkelder
DRI29A	DRI29A-SCH-001	WK Drift 29A-2021-RAP002.pdf	Drift	29A	Onder de weg Drift 29	Werfkelder
DRI29B	DRI29B-SCH-001	WK Drift 29B-2021-RAP001.pdf	Drift	29B	Onder de weg Drift 29	Werfkelder
DRI3	DRI3(1)-SCH-001	WK Drift 3-2021-RAP001.pdf	Drift	3	Onder de weg Drift 3	Werfkelder
DRI31A	DRI31A-SCH-001	WK Drift 31A-2021-RAP001.pdf	Drift	31A	Onder de weg Drift 31	Werfkelder
DRI31B	DRI31B-SCH-001	WK Drift 31B-2021-RAP001.pdf	Drift	31B	Onder de weg Drift 31	Werfkelder
DRI31C	DRI31C-SCH-001	WK Drift 31C-2021-RAP001.pdf	Drift	31C	Onder de weg Drift 31	Werfkelder
DRI31D	DRI31D-SCH-001	WK Drift 31D-2021-RAP001.pdf	Drift	31D	Onder de weg Drift 31	Werfkelder
GZM10	GZM10-SCH-001	WK Ganzemarkt 10-2020-RAP001.pdf	Ganzemarkt	10	Onder de Ganzenmarkt	Kluiskelder
HOO4	HOO4-SCH-001	WK Hoogt 4-2021-RAP001.pdf	Hoogt	4	Onder de weg bij Hoogt 4	Straatkelder
HVS14		WK Haverstraat 14-2020-RAP001.pdf	Haverstraat	14		Geen kelder
HVS2	HVS2-SCH-001	WK Haverstraat 2-2021-RAP001.pdf	Haverstraat	2	Onder de Haverstraat	Straatkelder
HVS6		WK Haverstraat 6-2020-RAP001.pdf	Haverstraat	6		Geen kelder
LNM12	LNM12-SCH-001	WK Lijnmarkt 12-2021-RAP001.pdf	Lijnmarkt	12		Straatkelder
LNM18		WK Lijnmarkt 18-2020-RAP001.pdf	Lijnmarkt	18		Geen kelder
LNM19	LNM19-SCH-001	WK Lijnmarkt 19-2021-RAP001.pdf	Lijnmarkt	19	Wegkelder onder de Lijnmarkt	Straatkelder
LNM22	LNM22-SCH-001	WK Lijnmarkt 22-2021-RAP001 WA.pdf	Lijnmarkt	22	Onder de Lijnmarkt	Straatkelder
LNM46		WK Lijnmarkt 46-2020-RAP001.pdf	Lijnmarkt	46	Onder de Lijnmarkt	Werfkelder
LNM6	LNM6-SCH-001	WK Lijnmarkt 6-2021-RAP002.pdf	Lijnmarkt	6	Onder de Lijnmarkt	Straatkelder
LNM7	LNM7-SCH-001	WK Lijnmarkt 7-2021-RAP001.pdf	Lijnmarkt	7	Onder de Lijnmarkt	Straatkelder
MRS47	MRS47-SCH-001	WK Mariastraat 47-2021-RAP001.pdf	Mariastraat	47	Onder de mariastraat	Straatkelder
NGR159	NGR159-SCH-001	WK Nieuwegracht 159-2020-RAP001.pdf	Nieuwegracht	159	Onder de Nieuwegracht	Werfkelder
NGR181	NGR181-SCH-001	WK Nieuwegracht 181-2021-RAP001.pdf	Nieuwegracht	181	Onder de Nieuwegracht	Werfkelder
NGR195		WK Nieuwegracht 195-2020-RAP001.pdf	Nieuwegracht	195	Onder de Nieuwegracht	Werfkelder
NGR2	NGR2-SCH-001	WK Nieuwegracht 2-2020-RAP001.pdf	Nieuwegracht	2	Onder de Nieuwegracht 2	Werfkelder
NGR6	NGR6-SCH-001	WK Nieuwegracht 6-2021-RAP001.pdf	Nieuwegracht	6	Onder de Nieuwegracht	Werfkelder
NGR85	NGR85-SCH-001	WK Nieuwegracht 85-2020-RAP001.pdf	Nieuwegracht	85	Onder de Nieuwegracht	Werfkelder
NGR92	NGR92-SCH-001	WK Nieuwegracht 92-2020-RAP001.pdf	Nieuwegracht	92	Onder de Nieuwegracht	Werfkelder
OGR135		WK Oudegracht 135-2020-RAP001.pdf	Oudegracht	135	Onder Oudegracht	Werfkelder
OGR203	OGR203-SCH-001	WK Oudegracht 203-2021-RAP001 WA.pdf	Oudegracht	203	Onder Oudegracht	Werfkelder
OGR247	OGR247-SCH-001	WK Oudegracht 247-2020-RAP001.pdf	Oudegracht	247	Onder Oudegracht	Werfkelder
OGR274	OGR274-SCH-001	WK Oudegracht 274-2020-RAP001.pdf	Oudegracht	274	Onder de weg voor Oudegracht 274	Werfkelder
OGR304	OGR304(1)-SCH-001	WK Oudegracht 304-2021-RAP001.pdf	Oudegracht	304		Werfkelder
OGR381	OGR381-SCH-001	WK Oudegracht 381-2020-RAP003.pdf	Oudegracht	381	Oudegracht 381	Werfkelder
OGR92	OGR92-SCH-001	WK Oudegracht 92-2020-RAP002.pdf	Oudegracht	92		Werfkelder
OGW29A	OGW29A-SCH-001	WK Oudegracht aan de Werf 29A-2021-RAP001.pdf	Oudegracht aan de Werf	29A	Onder de weg Oudegracht a/d Werf 29	Werfkelder
PTG1+3	PTG1+3-SCH-001	WK Plompetorengracht 1-3-2020-RAP002.pdf	Plompetorengracht	1+3	Onder Plompetorengracht	Werfkelder
PTG10	PTG10-SCH-001	WK Plompetorengracht 10-2020-RAP002.pdf	Plompetorengracht	10	Onder Plompetorengracht	Werfkelder
PTG13	PTG13-SCH-001	WK Plompetorengracht 13-2021-RAP001.pdf	Plompetorengracht	13	Onder Plompetorengracht	Werfkelder
PTG14+16	PTG14+16-SCH-001	WK Plompetorengracht 14-16-2021-RAP001.pdf	Plompetorengracht	14+16	Onder Plompetorengracht	Werfkelder
PTG15A	PTG15A-SCH-001	WK Plompetorengracht 15A-2021-RAP001.pdf	Plompetorengracht	15A	Onder Plompetorengracht	Werfkelder
PTG17	PTG17-SCH-001	WK Plompetorengracht 17-2021-RAP001.pdf	Plompetorengracht	17	Onder Plompetorengracht	Werfkelder
PTG19	PTG19-SCH-001	WK Plompetorengracht 19-2021-RAP001.pdf	Plompetorengracht	19	Onder Plompetorengracht	Werfkelder
PTG2	PTG2-SCH-001	WK Plompetorengracht 2-2021-RAP001.pdf	Plompetorengracht	2	Onder de weg Plompetorengracht	Werfkelder
PTG21	PTG21-SCH-001	WK Plompetorengracht 21-2021-RAP001.pdf	Plompetorengracht	21	Onder Plompetorengracht	Werfkelder
PTG23	PTG23-SCH-001	WK Plompetorengracht 23-2021-RAP001.pdf	Plompetorengracht	23	Onder Plompetorengracht	Werfkelder
PTG26	PTG26-SCH-001	WK Plompetorengracht 26-2020-RAP002.pdf	Plompetorengracht	26	Onder Plompetorengracht	Werfkelder
PTG7	PTG7-SCH-001	WK Plompetorengracht 7-2021-RAP001.pdf	Plompetorengracht	7	Onder de weg Plompetorengracht	Werfkelder
PTG9	PTG9-SCH-003	WK Plompetorengracht 9-2021-RAP001.pdf	Plompetorengracht	9	Onder de Plompetorengracht 9	Werfkelder
TWS2	TWS2-SCH-001	WK Twijnstraat 2-2020-RAP001.pdf	Twijnstraat	2	Onder de Twijnstraat	Werfkelder
VRS110	VRS110-SCH-001	Wk Voorstraat 110-2021-RAP001.pdf	Voorstraat	110		Werfkelder
VRS89		WK Voorstraat 89-2021-RAP001.pdf	Voorstraat	89		Werfkelder
WVS2+4	WVS2+4-SCH-001	WK Wittevrouwenstraat 2-4-2021-RAP001.pdf	Wittevrouwenstraat	2+4		Werfkelder
ZDS19	ZDS19-SCH-001	WK Zadelstraat 19-2021-RAP002.pdf	Zadelstraat	19	Onder de Zadelstraat	Straatkelder
ZDS23	ZDS23-SCH-001	WK Zadelstraat 23-2021-RAP001.pdf	Zadelstraat	23		Straatkelder
ZDS45	ZDS45-SCH-001	WK Zadelstraat 45-2020-RAP001.pdf	Zadelstraat	45	Onder de Zadelstraat	Straatkelder

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensoring en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK Almere
Postbus 10044
1301 AA Almere

Copyright ©
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontlenen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl

Onderwerp: **Technische Review van twee onderzoeksrapporten betreffende schades in het Utrechtse wervengebied**
Van: Jan Rots, TU Delft, Faculteit Civiele Techniek en Geowetenschappen
Datum: 12 augustus 2024

De ingenieursbureaus Antea Group, Royal HaskoningDHV en Witteveen+Bos hebben in opdracht van de gemeente Utrecht een aanvullend onderzoek naar schades in de Utrechts kelders uitgevoerd en recent twee rapporten opgeleverd:

- [1] Onderzoek naar Schades in de Utrechts Kelders – Op basis van Hypotheses en Trendanalyse. Documentnummer 04895773-RAP-Trendanalyse werfkelders Utrecht, concept revisie 1.0, 13 juni 2024.
- [2] Schadeboek Kelders Utrecht – Schadeboek wervengebied, voor het beoordelen van schades in de werf-, kluis- en straatkelders in Utrecht. Documentnummer BJ3330MIRP240607, 7 juni 2024.

Het onderzoek bouwde voort op eerder onderzoek vanaf 2020 naar berekeningen van de belastbaarheid van de kelders, naar een expertoordeel over de belastbaarheid van de kelders, en naar een inventarisatie van schades.
Hoewel het doel van studie [1] niet letterlijk is opgenomen in het rapport, is te deduceren dat het vooral ging om het zoeken of er trends en patronen vallen te ontdekken in schades en schadeoorzaken, op basis van brede gegevensverzamelingen. Het doel van studie [2] was te komen tot een catalogus van veel voorkomende schadebeelden, ter bevordering van eenduidigheid en uniformiteit in inspecties en hun rapportages.

De gemeente Utrecht heeft in overleg met de keldereigenaren TU Delft (prof. Jan Rots, constructiemechanica) meegenomen in de uitvraag van de onderzoeksopdracht en in twee tussentijdse meetings over de voortgang van het aanvullend onderzoek. Bij deze voortgangsbijeenkomsten hebben de keldereigenaren de gelegenheid gekregen/genomen om vragen over de onderzoeksopzet en de uitkomsten te stellen hetwelk mede input is geweest voor deze review. De gemeente heeft verzocht om een technische review van de twee rapporten op te stellen. Deze notitie doet daarvan puntsgewijs verslag.

1. Gehanteerde overall-methodologie is goed

De gehanteerde overall-methodologie is passend en in overeenstemming met state-of-the-art van wetenschappelijke [3] en technische [4] literatuur betreffende schade in metselwerk-constructies. Met overall-methodologie bedoelen we de gebalanceerde benutting van drie typen gegevens voor de schade-analyse, namelijk *object-gegevens* (over de geometrie, materialen, randcondities en bouwwijze van de kelders), *schade-gegevens* (over de scheuren, hun wijdtes, lengtes, richtingen en hun patroon, en over meer materiaalgerichte schades zoals vochtschade, corrosie, afschilfering), en *context-gegevens* (over doorgaande processen en gebeurtenissen op, in, naast of onder het object, zoals grondwaterstandsveranderingen, droogzettingen van de gracht, baggerwerkzaamheden in de gracht, nabije bouwwerkzaamheden zoals herstelwerkzaamheden van wal- en kluismuren of rioolwerkzaamheden, verkeersgegevens in verband met statische en dynamische verkeersbelastingen, ondergrondcondities, bomengroei, klimaateffecten).
De studie heeft vooral de derde categorie gegevens beschouwd en heeft daar een grote bijdrage aan geleverd. Veel historische gegevens over werkzaamheden en gebeurtenissen zijn aangeboord en een maximale inspanning is gedaan om data uit digitale en openbaar toegankelijke GIS systemen te

verwerven over o.a. sonderingen, bodempeilingen en kaarten van kabels, leidingen, bomen, muren en kelders. Dit is gecombineerd met inspectiegegevens van 91 kelders, aangevuld met recente inzichten voor 20 kelders die blootlagen tijdens renovatiewerkzaamheden en van bovenaf geïnspecteerd konden worden. Dit betekent dat ongeveer 10% van de in totaal circa 950 kelders in het Wervengebied zijn beschouwd, met brede omgevingsgegevens.

2. Intensiteit van de belasting/hazard en intensiteit van de schade lijken onderbelicht

Bij schade-predicties en schade-diagnostiek wordt normaal gesproken en indien mogelijk gekeken naar de intensiteit van de opgelegde belastingen en de intensiteit van de schade, en naar relaties tussen die twee.

Bij grond-constructie interactie bestaat de “belasting” vaak uit opgelegde bodembewegingen, door een veelheid aan oorzaken, zoals bovenstaand genoemd onder omgevingscondities. Grofweg kun je die bodembewegingen onderverdelen in drie typen: horizontale bodembewegingen, verticale bodembewegingen en trillingen, waarbij de eerste twee statisch langzaam van aard zijn en de derde dynamisch. Als de horizontale en verticale bodembewegingen uniform verdeeld zijn over alle randen/opleggingen van de constructie, zal er slechts een zuivere translatie of rotatie optreden, geen schade. Zodra de verplaatsingen bij de opleggingen niet-uniform zijn, ofwel er zijn verticale verschil-verplaatsingen (verschil-zettingen, ‘differential settlements’, krommingen) dan wel er zijn tussen linker- en rechterzijde van het gewelf horizontale verschil-verplaatsingen, dan ontstaan vervormingen en dus spanningen en dus scheuren. Gewelven, hoewel sterk vanwege hun boogvorm, staan er om bekend gevoelig te zijn voor dergelijke niet-uniforme verplaatsingen langs hun randen. Het is gebruikelijk dat, indien mogelijk, bij inspecties wordt gekeken naar de mate ofwel intensiteit van de niet-uniforme verplaatsingen. Dit kan bijvoorbeeld via waterpassingen en lintvoegmetingen onderaan de constructie. Daaruit kan een ‘angular distortion’ of relatieve hoekverdraaiing [5] als maat voor de kromming worden gedestilleerd, en een ‘support spreading’ als maat voor de horizontale verschil-verplaatsing tussen de opleggingen ter linkerzijde en rechterzijde van het tongewelf. Naast de grootte van de verschilzettingen is ook de vorm van het zettingsverloop relevant, met mogelijkheden van symmetrische neerbuiging, symmetrische opbuiging, asymmetrische neerbuiging, asymmetrische opbuiging [5] en mogelijke 3D niet-uniforme zettingstroggen inclusief torsievervorming. Juist omdat de categorie “zakkingen, verschil-zettingen” zo dominant aanwezig is in de problematiek van de kelders [1,2], zijn deze aspecten van belang.

Het valt op dat dergelijke intensiteitsmaten voor de verticale en horizontale verschil-verplaatsingen in de rapporten weinig of geen aandacht krijgen.

Voor trillingen ten gevolge van dynamische bronnen op, in onder of naast het object is de peak-ground-velocity (pgv) gangbaar als intensiteitsparameter. Ook daarover geeft het rapport geen of weinig kwantitatieve informatie. Trillingen door bouwwerkzaamheden aan of dichtbij de objecten krijgen weinig aandacht. Voor dynamische verkeersbelastingen wordt een nogal binair onderscheid gemaakt tussen bevoorradingsroutes en niet-bevoorradingsroutes, terwijl terecht erkend wordt dat het op basis van onderzoek nog niet duidelijk is of een eenmalige zeer hoge overbelasting dominanter is voor schade dan een frequente hoge overbelasting (een eenmalig zeer zwaar voertuig zoals een brandweerauto zou ook op een niet-bevoorradingsroute kunnen voorkomen).

Wat betreft de intensiteit van de schade is het gebruikelijk een schade-classificatie te hanteren met een schaal van ‘negligible, very slight, slight, moderate, severe tot very severe (damage states DL1 t/m DL5)’, vaak gebaseerd op scheurwijdte, scheurlengte, scheuraantal en scheurposities [6,7,8]. Een dergelijke onderverdeling van de geïnspecteerde schades lijkt in de rapporten geen of weinig aandacht te krijgen, althans [1,2] tonen geen info. De studie lijkt gebaseerd op een nogal binaire

indeling in kelders mét schade en kelders zónder schade, en tellingen daarvan. Noties als “meer scheuren”, “vaker scheuren”, “meer last hebben van scheuren” en “gevoeliger zijn voor scheuren”, bijv. op pagina 40, lijken niet gebaseerd op de intensiteit van de schade maar op een kwalitatieve hoofdindeling met wel/niet aanwezig zijn van schade.

3. Goede relativering, besef van de beperkingen, en terechte voorzichtigheid in de conclusies

De onder punt 2) genoemde marginale aandacht voor de intensiteitsmaten aan de belastingskant en de schadekant, laat staan voor hun onderlinge relaties in zogenaamde kwetsbaarheidscurves (dat zijn S-vormige grafieken voor de overschrijdingskans van een bepaalde damage state als functie van de opgelegde intensiteit van de belasting [9]) betekent dat de studie niet anders kan worden gezien dan als een zeer globale trendanalyse, met beperkingen.

In het rapport wordt überhaupt al gesteld dat de resultaten met de nodige voorzichtigheid betracht moeten worden en dat hypotheses over schade-oorzaken niet – of slechts een enkele keer gedeeltelijk – kunnen worden bevestigd ([1] pagina 4). De onderzoekers geven daarvoor als voornaamste redenen (a) dat schades zeer complex zijn, vaak meerdere gecombineerde oorzaken hebben met lastig te achterhalen volgordelijkheid, (b) dat het beeld van de omgevingscondities hoewel goed onderzocht nog steeds incompleet is en een lage betrouwbaarheid heeft, en (c) omdat er een ‘bias’ (vooringenomenheid) zit in de inspectiedata. Dit laatste wordt bijvoorbeeld gemeld op pagina 17 waar gesteld wordt dat vooral keldereigenaren die schade ondervonden zich hebben aangemeld voor de (91) inspecties. Dit zou kunnen betekenen dat het beeld te somber is en dat over de gehele populatie minder schade zou kunnen optreden. Omgekeerd wordt op pagina 16 gesteld dat het beeld te optimistisch kan zijn, omdat er scheuren gemist kunnen zijn tijdens de inspecties of omdat scheuren zich niet zichtbaar aan het oppervlak manifesteren. Zo worden bevindingen op meerdere plekken in het rapport genuanceerd en gerelativeerd, met faire vermelding. De onderzoekers blijken de beperkingen van hun studie te kennen en relativeren hun conclusies.

Wij ondersteunen deze beperkingen en de relativering van de conclusies. Wij voegen daar aan toe het genoemde onder punt 2, hetwelk tot nog meer voorzichtigheid noopt.

4. Weinig pogingen om subtypes van kelders te identificeren

Gezien bovenstaande is het in [1] vrijwel niet mogelijk gebleken bepaalde hypotheses over schadeoorzaken te verifiëren dan wel te falsificeren. Op pagina 40 wordt afsluitend gesteld dat “de bouwkwaliteit van de kelders, de conditie van de kluismuren, het type kelder en de funderingsopbouw meer van invloed is op het schadepatroon van de kelder dan de externe invloeden die hierop hebben gewerkt”. Op pagina 41 wordt vervolgd met “Iedere kelder is uniek”.

Hierover melden wij het volgende. Bij bijvoorbeeld de schade door mijnbouw in Groningen is de huis-tot-huis variatie ook buitengewoon groot. Desalniettemin wordt daar een poging gedaan om de vele huizen onder te brengen in sub typologieën, zeg een stuk of 10-20 in totaal. Attributen zijn dan de geometrie (vorm en openingen), de afmetingen, de draag-constructieve opbouw, de conditie van de materialen (bijv. met een indeling zeer matig, matig, gemiddeld, goed), locatie-specifieke grondgegevens. Het valt op dat er geen of weinig poging lijkt te zijn gedaan om tot een dergelijke sub-classificatie van de kelders te komen; er is weliswaar naar de vier hoofdtypen gediscrimineerd (werfkelder, kluiskelder, straatkelder, brugkelder) maar onderverdelingen zijn niet gemaakt terwijl de “uniekheid” en variatie ervan wel als belangrijk, zelfs doorslaggevend, worden gezien. Object-karakteristieken zoals de helling van de toog (flauw of spits), lengte-hoogte verhoudingen, metselwerkdiktes, de conditie en kwaliteit van het metselwerk (bouwkwaliteit, staat van de materialen) kunnen in principe tijdens inspecties in kaart worden gebracht, hetgeen zou helpen bij

het opsporen van gevoeligheden voor verschil-zettingen en verkeersbelastingen. Ter illustratie: in de SBR Trillingsrichtlijn Schade aan Bouwwerken [9] wordt een hoofdindeling gehanteerd in “Normale bouwkundige staat” en “Gevoelige bouwkundige staat en/of monumentale status” met verschillende drempelwaarden voor toegestane trillingen.
Het omkeren van de redenering, dat de bouwkwaliteit en het type kelder de *oorzaak* zouden kunnen zijn (onderaan pagina 31), eerder dan de verschilzettingen door externe invloeden of de verkeersbelastingen, gaat ver.
Ook modellering kan helpen om de gevoeligheden te begrijpen. Modellering werd in een eerder stadium wel gedaan voor de uiterste grenstoestand (‘ultimate limit state’, veiligheid), maar niet voor de hier beschouwde lagere schadetoestanden (‘serviceability limit states’, bruikbaarheids-grenstoestanden). Wellicht vielen al deze zaken (evenals de onder 2 genoemde zaken) buiten de opdracht voor deze in tijd en kosten begrensde globale trendanalyse, dus geen verwijten, maar het is goed ze te benoemen.

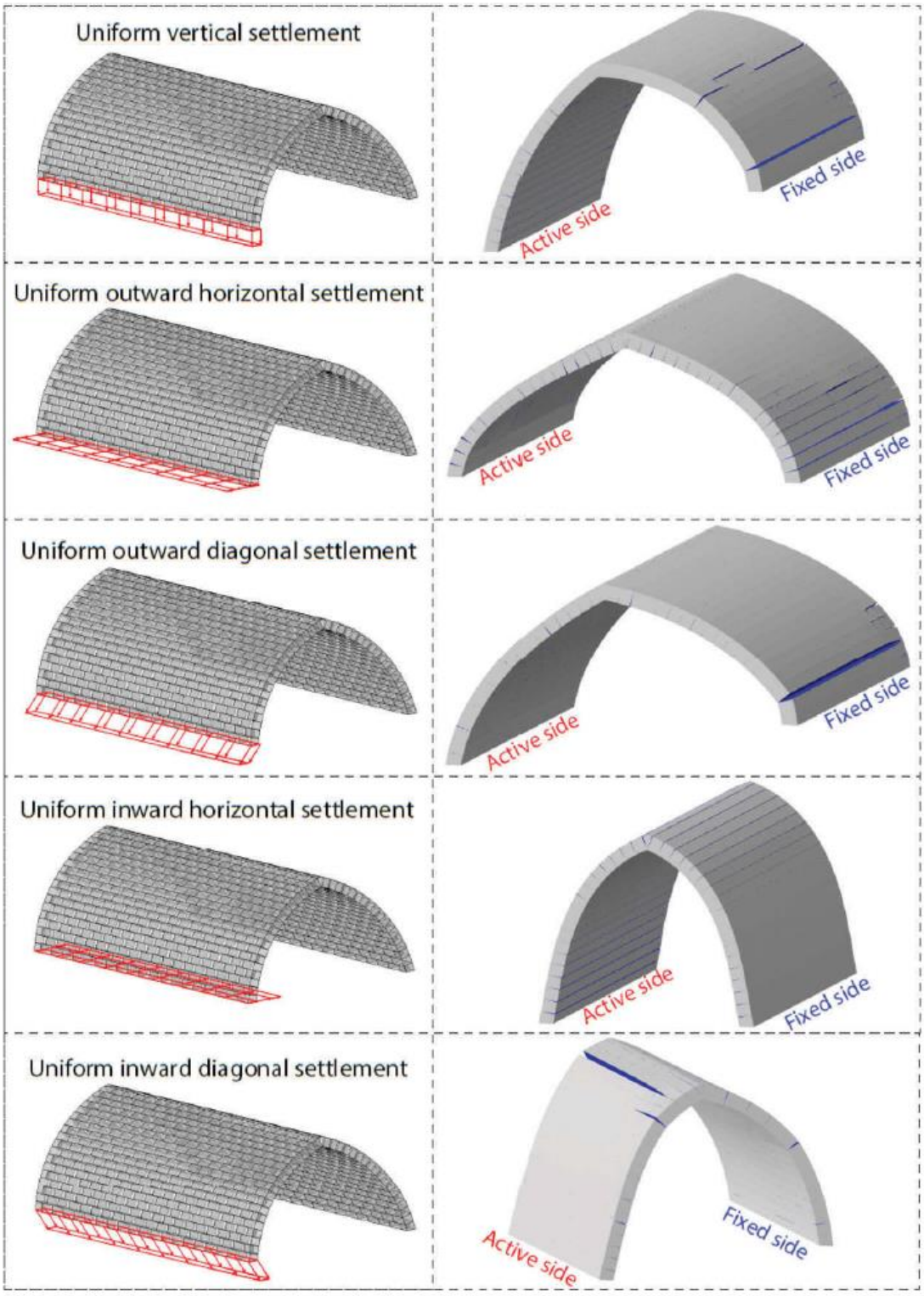
5. Enkele opmerkingen bij de categorisering van schadebeelden

Het schadeboek [2] omvat twee delen, de schade in termen van scheurbeelden (hoofdstuk 3, veelal constructieve schade) en de schade die meer materiaalkundig van aard is (hoofdstuk 4, corrosie, afschilfering, schade aan voegwerk) en/of meer als gevolgschade kan worden aangemerkt (vochtschade, hoofdstuk 4, kan materiaalkundig of bouwfysisch van aard zijn, of gevolg van constructieve scheuren).
Het schadeboek maakt een complete indruk. We zien geen omissies. Wel zijn er de volgende opmerkingen qua ordening en potentiële oorzaken van de scheuren, over het eerste deel.

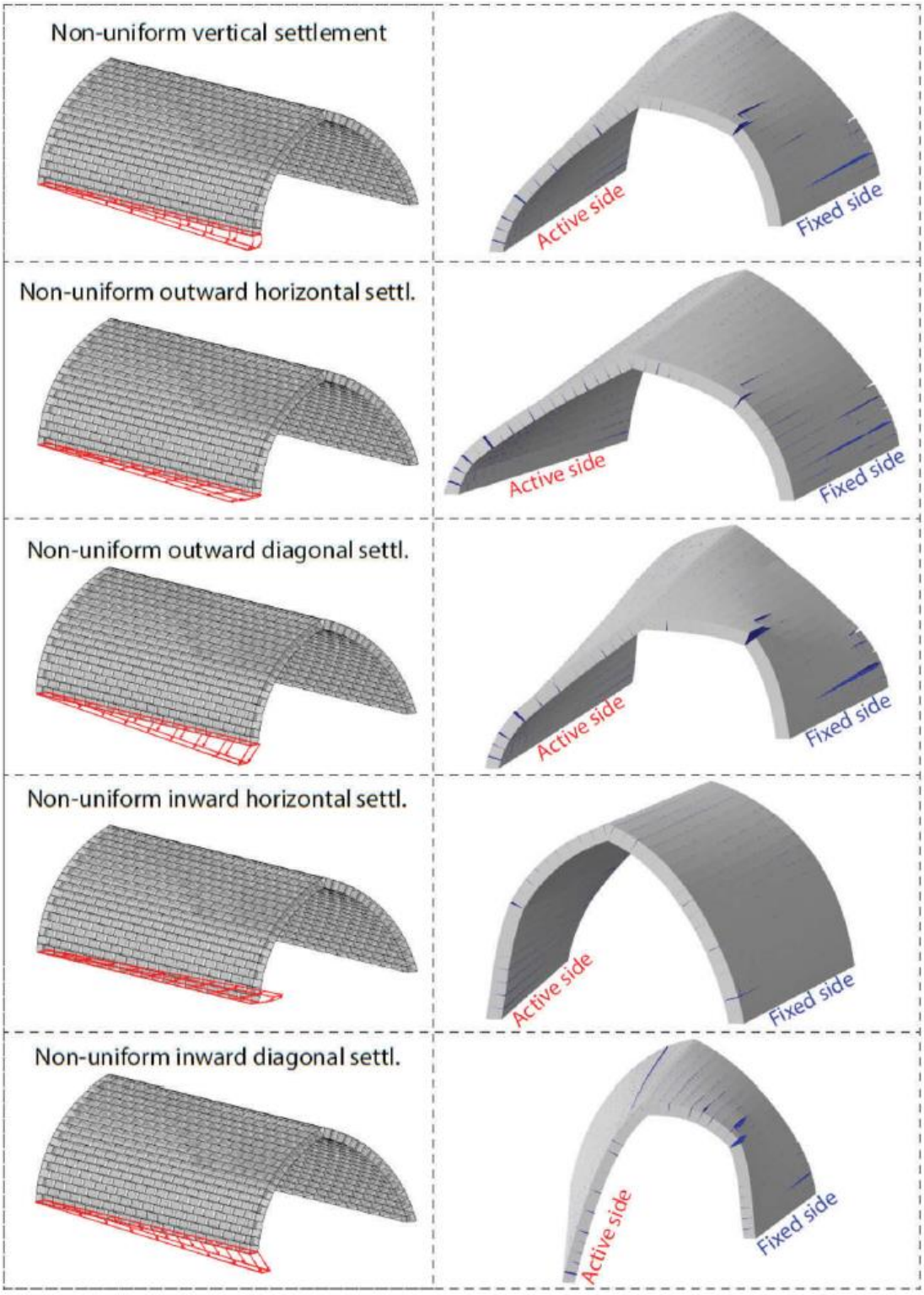
- In hoofdstuk 3 wordt een indeling gepresenteerd in negen categorieën (S01A, S01B, S02A, S02B, S03, S04, S05, S06, S07). Op pagina 10 en 15 van het analyserapport [1] wordt verwezen naar een oudere indeling met scheuren van het type I, II, III, IV en V. Het verdient aanbeveling dit in een toekomstige update te harmoniseren.
- Schade S01A (scheur in de lengterichting van het gewelf, dat wil zeggen loodrecht op de rijrichting) wordt volledig toegewezen aan verkeersbelasting. Dergelijke scheuren kunnen echter ook ontstaan door ongelijke steunpunts-verplaatsingen aan de randen van het gewelf, met dan weer meerdere achterliggende oorzaken voor die ongelijke steunpunts-verplaatsingen. Dit blijkt bijvoorbeeld uit een modelstudie [10] met numerieke metselwerkmodellen in de eindige-elementenmethode [11], zie Figuur 1 en 2. De figuren geven voorspelde scheurpatronen voor verschillende scenario’s van uniforme en niet-uniforme horizontale en verticale steunpuntsverplaatsingen langs een van de randen. Ze tonen regelmatig horizontale scheuren in de lengterichting van het gewelf. Dergelijke modellen zijn gevalideerd aan de hand van laboratoriumproeven waarbij horizontale en diagonale scheuren optraden, zie Figuur 3.
- Wat betreft de schadebeelden S02A, S03 en S05 (verticale scheuren in de wanden doorgaand als horizontale of diagonale scheur in de boog): in een vorige versie van het schadeboek [12] werd een duidelijker onderscheid aangebracht. Daar werden scheuren van het type II, beginnend bovenaan de constructie, helder gekoppeld aan opbuigende situaties waarbij “de uiteindes van de kelder minder steun vinden in de fundering en een grotere zakking ervaren dan het middengedeelte van de kelder” (pagina 10, [12]). Scheuren van het type III, beginnend vanaf de onderzijde, werden helder gekoppeld aan situaties waarbij “de uiteindes van de kelder meer steun vinden in de fundering” en een kleinere zakking ervaren dan het middengedeelte (pagina 11, [12]). Dit refereert naar de onder punt 2) genoemde zettingspatronen van opbuiging (‘hogging’, trek aan de bovenzijde, de scheuren beginnen

boven) en neerbuiging (‘sagging’, trek aan de onderzijde, de scheuren beginnen onder) en is behulpzaam in het duiden van schades bij zettingsverschillen. Dergelijke redeneringen zijn minder helder terug te vinden in de beschrijvingen van S02A, S03 en S05.

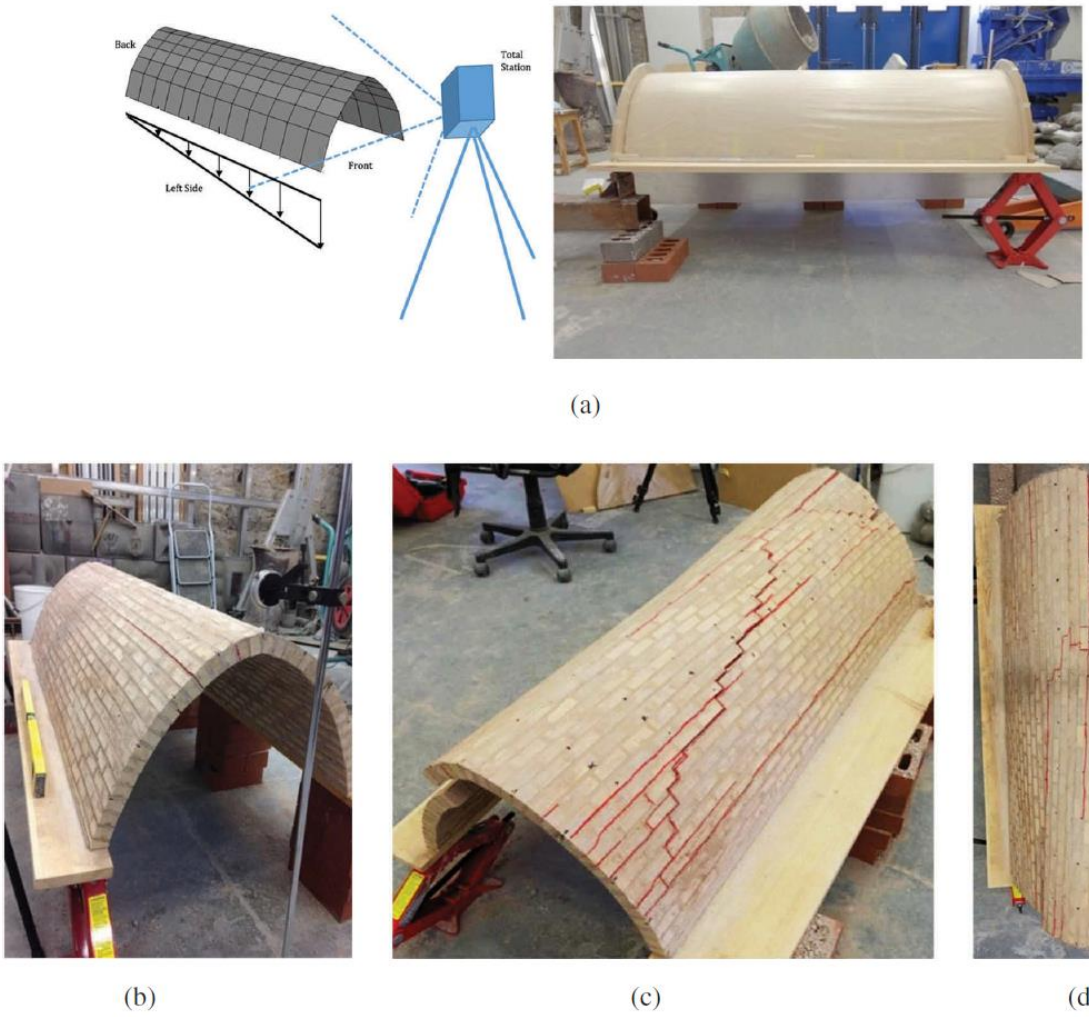
- Gekoppeld aan bovenstaande: in de figuren bij S02A, S03 en S05 zijn horizontale of verticale pijlen toegevoegd die de relatieve beweging van kelderdelen en muurdelen ten opzichte van elkaar illustreren. Deze pijlen zijn niet compleet. Bijvoorbeeld het beeld bij S02A kan niet alleen komen door een horizontale verplaatsing van het voorste kelderdeel, maar ook door een verticale verplaatsing van het voorste kelderdeel naar beneden (de constructie breekt dan van bovenaf in tweeën). En voor het beeld bij S05 zouden ook verticale pijlen kunnen worden toegevoegd, naast de horizontale pijlen. Er zijn meerdere mogelijkheden van horizontale en verticale verplaatsingen langs de randen die scheuren kunnen verklaren, zie ook Figuur 1 en 2. Dit zou nader benoemd of geïllustreerd kunnen worden. Het maakt ook de verbinding naar achterliggende oorzaken van die verschilverplaatsingen beter mogelijk.
- *Actieve, passieve en ademende scheuren*. Het verdient aanbeveling waar mogelijk de aandacht, inspectie en duiding ook te richten op de activiteit van de scheuren. Een scheur kan actief zijn over langere tijd, dat wil zeggen groeien in lengte en wijdte in een voortschrijdend proces. Een scheur kan ook passief worden, dat wil zeggen de scheurwijdte neemt af, kennelijk is de aanvankelijke oorzaak van de scheur dan aan het wegebben, of een nieuwe scheur eist alle aandacht en trekspanning op. Daarnaast kan een scheur wisselend wijder en minder wijd worden, bijvoorbeeld door reguliere seizoensinvloeden of dag- en nachtcycli. Het is aan te bevelen daar in de toekomst over na te denken. Relatief eenvoudige scheurmetingen zijn mogelijk. Dit helpt om scheuren beter te begrijpen.
- Meer aandacht voor verergering van scheuren. Het is goed mogelijk dat voor een bepaald scheurbeeld aanvankelijk een hoofdoorzaak was aan te wijzen, maar dat een andere latere belasting die scheuren verergert. Er ontstaat dan niet het preferente scheurbeeld dat hoort bij die belasting, maar een ander reeds bestaand scheurbeeld verergert, bijv. door toename van scheurwijdtes of scheurlengtes. Dit speelt bijvoorbeeld zodra een langzaam ontwikkeld scheurpatroon door zettingen wordt verergerd door zwaar verkeer. We komen dan in de sfeer van de meerdere oorzaken die door elkaar lopen en elkaar kunnen versterken. Het schadeboek besteedt er aandacht aan in de teksten voor oorzaak en aanleiding, op pagina’s 7-17, maar het onderwerp zou nog intensiever geadresseerd kunnen worden omdat het van belang is voor ‘technische toerekenbaarheid’ van schades naar meerdere oorzaken, ook de meerdere achterliggende oorzaken van de zettingen.
- Lay-out technisch is het handiger om in de belangrijke tabel op pagina 5 en 6 duidelijker aan te geven dat de bovenschriften horen bij de plaatjes erónder, bijvoorbeeld door extra blanco regels, en de bovenschriften S03 en S04 onderaan pagina 5 te verschuiven naar pagina 6. (Terzijde: in beide rapporten zitten nog enkele taalfouten, het verdient aanbeveling ze bij een eventuele update te verbeteren).



Figuur 1. Voorbeelden van schadepatronen bij verschillende *uniforme* verticale, horizontale en diagonale verplaatsingen langs een van de oplegranden van het tongewelf. Uit modelleerstudie [10] op basis van eindige-elementenmethode [11].



Figuur 2. Voorbeelden van schadepatronen bij verschillende *niet-uniforme* verticale, horizontale en diagonale verplaatsingen langs een van de oplegranden van het tongewelf. Uit modelleerstudie [10] op basis van eindige-elementenmethode [11].



Figuur 3. Voorbeelden van laboratoriumexperimenten ter validatie van de numerieke modellen [10].

6. Slotopmerkingen

Hoewel de overall-methodologie van de trendanalyse en het schadeboek passend en geschikt zijn met de drieslag van object-gegevens, schade-gegevens en context/omgevings-gegevens, is bovenstaand een aantal kanttekeningen geplaatst die nogmaals en in versterkte mate de door de onderzoekers genoemde beperkingen van de studie bevestigen. Dit betekent dat de uitkomsten en conclusies van de studie met grote voorzichtigheid tegemoet dienen te worden getreden. Er is vooralsnog geen duidelijk patroon met schades herkenbaar gerelateerd aan oorzaken te ontdekken.

Dit is wellicht een tegenvaller voor zowel de onderzoekers, als voor de steeds meer gezamenlijk optrekkende Gemeente en Eigenaren. Het is zoals het is, maar de poging is gedaan met de thans beschikbare informatie, en dat was onderdeel van de zorgplicht en verantwoordelijkheid van de gemeente als ‘buur’ van de eigenaren, conform [13].

In deze technische review is een aantal technische punten benoemd dat als suggestie voor toekomstige uitbreiding en nader onderzoek kan worden opgevat. Het gaat dan bijvoorbeeld om meer kleur aan te brengen qua intensiteit van de diverse belastingen waaronder zettingsverschillen, meer differentiatie in schadetoestanden van licht tot zwaar, zo mogelijk het gebruik van sub-typologieën van kelders al was het maar in grove vorm, en een aantal verbetersuggesties voor het schadeboek.

Of het nuttig en proportioneel is om daar dieper in te duiken gegeven de komende keuze tussen de drie varianten voor een kostenverdeelsleutel (bewijsvermoeden, technisch expertoordeel en subsidieregeling) valt te bezien. Wel blijft het een gezamenlijke wens van eigenaren en gemeente om schades waar mogelijk beter te begrijpen, al was het maar om ondersteuning te bieden aan het ontwerp van effectieve herstelmaatregelen (je kunt een patiënt pas goed genezen als je de oorzaak van zijn/haar aandoening kent). In dat verband is het goed om te wijzen op de reeks Anamnese, Diagnose, Therapie en Control. Het verhaal van de patient (de anamnese, levensloop, conditie, omgevingscondities), de diagnose van de schade, de effectieve therapie, alsook de controle na afloop zijn van belang, al zal dat laatste nog ver weg zijn in de gedachten. Nieuwe, steeds meer toegankelijke en betaalbare monitoringstechnieken die continu real-time en op afstand data kunnen uitlezen, alsmede modelleertechnieken kunnen daarbij in de toekomst desgewenst behulpzaam zijn.

Referenties

[1] Onderzoek naar Schades in de Utrechts Kelders – Op basis van Hypotheses en Trendanalyse. Documentnummer 04895773-RAP-Trendanalyse werfkelders Utrecht, concept revisie 1.0, 13 juni 2024.

[2] Schadeboek Kelders Utrecht – Schadeboek wervengebied, voor het beoordelen van schades in de werf-, kluis- en straatkelders in Utrecht. Documentnummer BJ3330MIRP240607, 7 juni 2024.

[3] Structural damage in masonry – Developing diagnostic decision support. I.A.E. de Vent. Proefschrift, TU Delft, 274 pp, 2011.

[4] Onderzoek naar de oorzaken van bouwkundige schade in Groningen – Methodologie en case studies ter duiding van de oorzaken. Van Staalduinen P.C., Terwel K.C., Rots J.G. Rapport in opdracht van NCG Nationaal Coördinator Groningen. TU Delft Faculteit Civiele Techniek en Geowetenschappen, rapport nummer CM-2018-01, juli 2018.

[5] 2D and 3D Modelling strategies to reproduce the response of historical masonry buildings subjected to settlements. Prosperi A., Longo M., Korswagen P.A., Korff M., Rots J.G. International Journal of Architectural Heritage – Conservation, Analysis, and Restoration. March 2024.

[6] Settlement of buildings and associated damage. Burland J.P., Wroth C.P. In Procceedings of Conference on Settlement of Structures, pp. 611-654, Pentech Press, Cambridge, 1974.

[7] Building response to excavation-induced settlement. Boscardin M. D., Cording E. J. Journal of Geotechnical Engineering-ASCE 115 (1):1–21, 1989.

[8] Fragility curves for light damage of clay masonry walls subjected to seismic vibrations. Korswagen P.A., Longo M. Rots J.G. Bulletin of Earthquake Engineering 20:6193–6227, 2022.

[9] SBR Trillingsrichtlijn A: Schade aan Bouwwerken. SBRCURnet Delft, 2017.

[10] Historic barrel vaults undergoing differential settlements. D'Altri A.M., De Miranda S., Castellazzi G., Hudson J., Theodossopoulos D. International Journal of Architectural Heritage Vol. 14, No. 8, 1196-1209, 2020.

[11] A damaging block-based model for the analysis of the cyclic behaviour of full-scale masonry structures. D'Altri A.M., Messali F., Rots J.G., Castellazzi G., De Miranda S. Engineering Fracture Mechanics 209:423-48, 2019.

[12] Kelders Wervengebied Utrecht – Inventarisatie en overzicht oorzaken schades aan kelders, Antea Group, RoyalHaskoningDHV en Witteveen+Bos, Rapport projectnummer 0413927.128, definitieve revisie 5.0, 28 januari 2022.

[13] De vergeten burenplicht. Advies van 12 april 2021, uitgebracht aan de Raad en het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Utrecht en de Eigenaren. Commissie van Wijzen Wervengebied Utrecht, 86 pagina's met bijlagen, 2021.

Overzicht raadsbrieven commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 12 september t/m 9 oktober 2024

Ontvangstdatum	Beleidsveld	Onderwerp	Behandeladvies
08-10-2024	Groen	Raadsbrief Uitvoeringsprogramma oeverpark Rondje Stadseiland 2024-2026	
08-10-2024	Mobiliteit	Raadsbrief Parkeervergunningen	
08-10-2024	Mobiliteit	Raadsbrief Programma van Eisen Bestemming Catharijnesingel	
03-10-2024	Mobiliteit	Raadsbrief Fietsroute om de Noord vrijgeven Voorlopig Ontwerp	
01-10-2024	Mobiliteit	Raadsbrief Update pilot speedpedelec	
27-09-2024	Mobiliteit	Raadsbrief Concept IPvE / FO Herinrichting Koningsweg vrijgeven voor reactie	
25-09-2024	Wervengebied	Raadsbrief Deelname City Deal 'Tijdloze Grachten'	

Gemeente Utrecht

Verslag openbare ochtend- en middagvergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Datum	19 september 2024
Locatie	Raadzaal, stadhuis
Verslag door	mw. S. Donkers (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag	

Aanwezigen

De voorzitter, dhr. H. Stellinga, de wethouders, mw. L. Voortman, mw. S. Schilderman en mw. L. van Hooijdonk, de commissiesecretaris dhr. W. Overbeek, de commissiegriffier dhr. J. van Dorst, de leden, mw. K. Steinhart (Stadsbelang Utrecht), dhr. J. Cornielje (PvdA), mw. N. van Tuijl (Student&Starter), mw. T. O'Connor (EenUtrecht), mw. J. Kleinrensink (GroenLinks), mw. A. Sasbrink (PvdD), dhr. J. Vintges (VVD), dhr. V. Paalman (Horizon), dhr. R. van der Graaf (ChristenUnie), dhr. M. de Pagter (VVD), mw. N. Stylianou (D66), mw. J. Zwinkels (CDA), mw. J. Kool (Volt), mw. K. Alblas (ChristenUnie), dhr. R. van den Hoek (UtrechtNu!), de heer M. Usta (DENK), mw. B. Nederhand (Volt), dhr. H. Dijkstra (CDA), dhr. C. Bosch (UtrechtNu!), dhr. M. Talhaoui (PvdA), dhr. J. Vasters (D66), dhr. F. Dekkers (GroenLinks), mw. N. ’t Lam (Rekenkamer Utrecht)

Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

Verslag openbare vergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare ruimte

1. Opening en mededelingen 2
2. Vaststellen agenda 19 september 2024 2
3. Vaststellen ingekomen agenderingen 2
   - 3.1 Raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater 2
   - 3.2 Raadsvoorstel Zienswijze Jaarrekening 2023 en begroting 2025 Recreatieschap Stichtse Groenlanden 2
   - 3.3 Raadsvoorstel zienswijze 1e begrotingswijziging voor 2024 Stichtse Groenlanden 2
   - 3.4 Memo ‘Spoorboekje’ MIRT-verkenning OV en wonen 2
   - 3.5 Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven 3
4. Verslagen 3
5. Toezeggingen/moties 3
6. Ingekomen stukken 3
7. Raadsvoorstel Startdocument Natuurgebied Zuilen 3

7.1 Raadsbrief Afspraken pachter Natuurgebied Zuilen 3
7.2 Plan CDA Natuurgebied Zuilen 3
7.3 Alternatief plan Denktank Zuilen 3
8. Raadsvoorstel Zienswijze Jaarrekening 2023 en begroting 2025 Recreatieschap Stichtse Groenlanden 22
9. Raadsbrief Verkeersveiligheid voorrangsplein 't Goylaan 25
10. Raadsvoorstel Rekenkamerrapport: Vergroening, van droom naar daad 32
Lijst van toezeggingen 39

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 10.05 uur en heet iedereen die meekijkt van harte welkom.

Mevrouw Kool (Volt) geeft aan dat zij om 12.00 uur vervangen wordt door een collega.

2. Vaststellen agenda 19 september 2024

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

De voorzitter benadrukt wel dat er gepland is voor exact twee dagdelen; wanneer iedereen zich aan de tijd houdt moet dat ook lukken en anders wordt er na het diner verder gegaan.

3. Vaststellen ingekomen agenderingen

3.1 Raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater

De voorzitter stelt een behandeltijd van negentig minuten voor op de agenda van 17 oktober aanstaande.

Mevrouw Stylianou (D66) is van mening dat er niet veel veranderd is aan het voorstel en er zijn ook al debatten over gevoerd. Zij wil dan ook een behandeltijd van zestig minuten voorstellen.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) geeft aan dat zij van haar collega heeft doorgekregen dat negentig minuten voldoende was omdat die wel een aantal punten wilde bespreken.

Mevrouw Kool (Volt) sluit zich aan bij de mening van de PvdD dat negentig minuten wel prettig is.

De voorzitter concludeert dat negentig minuten gewenst is en hij concludeert dat er geen RIB gewenst is.

3.2 Raadsvoorstel Zienswijze Jaarrekening 2023 en Begroting 2025 Recreatieschap Stichtse Groenlanden

De voorzitter stelt voor het vandaag te behandelen voor vijftien minuten. Vanuit de commissie wordt opgemerkt dat dit met de agenda al is vastgesteld.

3.3 Raadsvoorstel Zienswijze 1e begrotingswijziging voor 2024 Stichtse Groenlanden

De voorzitter stelt voor het op 17 oktober voor vijftien minuten te behandelen en dat wordt vastgesteld.

3.4 Memo 'Spoorboekje' MIRT-verkenning OV en wonen

De voorzitter verduidelijkt dat het college aanbiedt om in oktober op excursie te gaan. Hierin geeft het college een toelichting op de mogelijk- en onmogelijkheden voor de haltelocaties in het stationsgebied. Ook fietst het college graag langs het toekomstige tracé waarbij stilgestaan wordt bij de verschillende oplossingen in de verdiepingsfase. Het voorstel is om het ochtenddeel van de MGOR-vergadering van 17 oktober hiervoor te gebruiken. De wethouder ziet al twee heel grote duimen en twee twijfelende duimen vanuit de VVD. Dit heeft wel als consequentie dat er die ochtend verder niets geagendeerd kan worden, maar daar is ruimte voor.

Mevrouw Stylianou (D66) vraagt of de verdere agenda voor 17 oktober daarmee vol is.

De voorzitter geeft aan dat er in de middag en avond nog ruimte is. Hij constateert dat er met het voorstel wordt ingestemd

3.5 Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven

Mevrouw Stylianou (D66) wil een agendering doen ‘hond en samenleving’ samen met Stadsbelang Utrecht, UtrechtNu!, PvdD, VVD, en CDA. Zij willen met wethouder Voortman in gesprek over hond en samenleving en de hondenvoorzieningen. Hierbij zullen zij praktijkvoorbeelden aanhalen en ook de participatie van hondeneigenaren zal aan bod komen alsook vergunningsbeleid van hondendagopvang. Zij gaat de finale versie van de agendering nog toesturen. Zij denkt hiervoor zestig minuten nodig te hebben en geeft aan dat zij nog vernomen heeft dat ChristenUnie ook mee wil doen.

De voorzitter stelt vast dat het op 17 oktober geagendeerd wordt voor zestig minuten.

4. Verslagen

De conceptverslagen van de commissie MGOR van 13 juni, 20 juni en 4 juli worden ongewijzigd vastgesteld.

5. Toezeggingen/moties

De lijst met toezeggingen en moties wordt ongewijzigd vastgesteld.

6. Ingekomen stukken

Nr. 1 Brief aan wethouder Streefland en team Werven en een mail aan de gemeenteraad.

De voorzitter geeft aan dat er in de brief wordt voorgesteld om de inhoud te betrekken bij de behandeling van de definitieve kostenregeling herstel werven- en keldergebied, welke binnenkort wordt verwacht. Hij constateert dat de commissie hiermee akkoord is.

Nr. 2 Petitie Toiletvoorziening Maarsseveense plassen

De voorzitter heeft zojuist een petitie in ontvangst mogen nemen en het voorstel is de inhoud te betrekken bij bespreking van het raadsvoorstel Jaarrekening 2023 en Begroting 2025, dat vandaag besproken wordt en ook dit is akkoord.

7. Raadsvoorstel Startdocument Natuurgebied Zuilen

7.1 Raadsbrief Afspraken pachter Natuurgebied Zuilen

7.2 Plan CDA Natuurgebied Zuilen

7.3 Alternatief plan Denktank Zuilen

De voorzitter stelt het college voor het startdocument Natuurgebied Zuilen vast te stellen. Hierin is een ambitie neergelegd voor Natuurgebied Zuilen, inclusief doelstellingen. In de startnotitie zijn deze uitgewerkt tot een toekomstbeeld en aanpak. Hij roept de commissie op de bijdrage zo beknopt mogelijk te houden om zo binnen de tijd van negentig minuten te blijven.

Mededelingen

De wethouder heeft geen mededelingen.

Mededelingen

De commissieleden hebben geen mededelingen.

Eerste termijn

Mevrouw Zwinkels (CDA) heeft twee weken geleden het alternatieve plan gepresenteerd voor natuurgebied Zuilen. Voor het CDA is het noodzakelijk om bij te sturen omdat er financiële tekorten zijn bij de gemeente en de vergroening van de wijken niet op orde is. Het CDA vindt het onbestaanbaar dat het college een dergelijk groot gebied op deze wijze op de schop gooit. Haar eerste vraag is hoeveel het hele proces al gekost heeft. Zij is van mening dat ze nog maar aan het begin staan met een startdocument dat niet gesteund wordt. Het CDA wil dit unieke gebied koesteren en zij bouwen graag voort aan de samenhang tussen cultuurhistorie, agrarisch gebruik en natuur. Mevrouw Zwinkels stipt graag de amendementen aan die zij heeft voorbereid. De eerste gaat over de duidelijkheid over de brug over de Vecht, die het CDA niet noodzakelijk vindt en waar dan ook geen onderzoek voor nodig is. Daarnaast over de passende evenementen waarvan niet duidelijk is wat ermee wordt bedoeld. Wat het CDA betreft komen er enkel kleinschalige evenementen zoals een oogstfeest of activiteiten rond Slot Zuylen. Ook over de toevoeging van horeca is duidelijkheid nodig omdat daar weinig over gezegd wordt. Het CDA zou dit enkel ter hoogte van de Franciscusdreef toestaan. Het tweede punt gaat over rust in de natuur. Het CDA wil een beperkte uitbreiding van de padenstructuur en dat er gekozen wordt voor natuurvriendelijke verlichting, maar ook geen onnodige verstoring van flora en fauna bij het Manitobabos. Het derde punt voor het CDA is dat er geen ingrepen langs de Vecht en de watergangen gedaan worden omdat het herstel van het Jaagpad gepaard gaat met het kappen van bomen. Wel is het CDA voor het verbeteren van de waterkwaliteit, de aanleg van natuurvriendelijke oevers en beter beheer van de watergangen. Het vierde en laatste punt voor het CDA is ruimte voor de boer en natuurinclusieve landbouw. Dit vraagt om goed afgescheiden paden, maar ook ruimte voor biologisch boeren. Natuur en landbouw gaan wat het CDA betreft hand in hand zoals bij perceel D. Het afplaggen van de beste landbouwgrond vindt het CDA niet oké. Mevrouw Zwinkels is van mening dat er aan de positie van de pachter wordt voorbij gegaan.

Mevrouw Stylianou (D66) heeft de ecoloog tijdens de RIB horen zeggen dat afplaggen wel goed zou zijn. Zij wil van het CDA weten waarom zij hierover een andere mening hebben.

Mevrouw Zwinkels (CDA) benadrukt dat zij ook bij de RIB aanwezig was en dat de meningen waren verdeeld zelfs tussen de twee ecologen die er aanwezig waren. Het CDA is van mening dat het afplaggen niet verstandig is voor dit gebied. Wanneer de transitie gemaakt moet worden, is zij van mening dat er niet rücksichtsloos afgeplagd kan worden. De verschraling is dan helemaal niet nodig en het kan ook op andere manieren. De positie van de boer gaat hen aan het hart en daar wordt aan voorbijgegaan. Het CDA wil dat de boer in staat gesteld wordt om samen te kijken naar wat wel gaat werken. Tot slot bedankt zij de betrokken bewoners en het plan dat zij hebben ingediend met veel raakvlakken en kijkt zij uit naar de beantwoording van de wethouder.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) heeft gehoord van het college dat er daadwerkelijk samen gekeken gaat worden hoe de biodiversiteitscrisis opgelost kan worden en dat daarnaast de boer ondersteund wordt om daadwerkelijk de transitie te maken. Zij vraagt wat het CDA nog anders wenst.

Mevrouw Zwinkels (CDA) is van mening dat de boer die samenwerking niet zo voelt zoals beschreven in de raadsbrief. Mevrouw Zwinkels vindt het vervelend dat dit een andere voorstelling van zaken is. Het CDA vindt het onverstandig om als gemeente vanuit het stadskantoor voor te schrijven wat een boer mag doen onder welke condities. Hier wordt dan voorbijgegaan aan de oplossing die de boer zelf voor ogen heeft. Wanner er naar een transitie naar biologisch boeren

wordt gekeken dan is het wat haar betreft ook belangrijk dat er gekeken wordt naar wat haalbaar is. Het voorstel van het college is daarin niet haalbaar.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) benadrukt dat de gemeente ook te maken heeft met een biodiversiteitscrisis en dat het niet alleen om een boer gaat. In feite is het grond van de gemeente en dan is de verantwoording ook dat er gekeken wordt naar een balans tussen belangen voor de toekomst en de belangen van de ondernemer.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vindt het lastig dat de belangen tegenover elkaar gezet worden omdat er voldoende voorbeelden zijn waarbij natuur en landbouw wel samengaan. Het zou wat haar betreft te prijzen zijn wanneer Utrecht daarin voorop wil lopen en een pilot wil zijn. Door daaraan voorbij te gaan, vindt mevrouw Zwinkels een gemiste kans. Zij komt op voor het koesteren van het gebied en het in samenhang te bezien en geen kostbare maatregelen te treffen die het doel voorbijschieten.

De heer Vintges (VVD) begint met een citaat. “Alles dat over Zuilen verteld wordt raakt mij meer dan ik kan uitdrukken. Ik kan er niet zonder vertedering aan terug denken”, aldus Belle van Zuylen. Het natuurgebied heeft historisch heel veel waarde en ook voor hem als historicus. Bij eerdere inspraakmogelijkheden en door de vele reacties is dit ook duidelijk geworden. Hij stelt voorop dat de VVD er niet voor gekozen had dit gebied nu aan te pakken. De VVD had het geld elders ingezet om groen toe te voegen. Het schiet zijn doel voorbij om dit groene gebied te verbeteren en daarom had de VVD dit plan ook geschrapt bij de voorjaarsnota. De afgelopen jaren heeft de VVD zich gestoord aan de eenjarige contracten voor de pachter. Dit heeft voor veel onzekerheid gezorgd en de heer De Pagter wil weten hoe de wethouder hierop terugkijkt. Het is hem duidelijk dat de gemeente ook onzekerheid had, maar dat is wat hem betreft geen reden om dit bij de pachter neer te leggen. De VVD wil langdurige zekerheid voor de pachter en dat er een overeenkomst wordt gesloten. De boer staat echt open voor de overgang naar natuurinclusieve landbouw en de VVD vindt dat die kans gepakt moet worden. De VVD is voor het blijven pachten van de grond met natuurinclusieve landbouw, met koeien en paarden in de wei en met het herstel van cultuurhistorische elementen. De VVD vindt het belangrijk dat het gebied toegankelijk is en dat de wandelpaden duidelijk zijn aangegeven. Hij leest ook dat er een compromis is gesloten met de bewoners om twee wandelpaden door de percelen te laten lopen. De heer Vintges vraagt zich af of hier wel sprake is van een compromis. De omwonenden zijn nog steeds niet tevreden over de paden en hij vraagt of het geen eenzijdige beslissing was van de gemeente en hij wil hier een reflectie over van de wethouder. Afsluitend wil hij het hebben over de brug over de Vecht en wat de VVD betreft is deze en dus ook het onderzoek niet nodig. Zij vragen dit plan te schrappen en anders zullen zij het middels motie proberen in de raadsvergadering.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) vindt het ook duidelijk dat het natuurgebied al veel liefhebbers heeft. Zij dankt het CDA en de bewoners voor de alternatieve plannen. Natuurgebied Zuilen is wat GroenLinks betreft een kans om meer natuur te creëren en meer mensen en dieren te laten genieten. Alle plannen worden met deze kernwaarden bekeken. GroenLinks wil gaan voor minder ruimte voor de boer en steunt die voorstellen dan ook niet. GroenLinks vindt het goed dat er in het plan van de gemeente meer natuur bij komt en versterkt wordt. GroenLinks is dan ook blij met het feit dat er voldaan wordt aan de natuurambities van het Natuurnetwerk Utrecht. GroenLinks vindt het ook belangrijk dat er nagedacht wordt over het toegankelijk maken voor het gebied voor rolstoelgebruiker of mensen met een rollator. Verder is het goed dat het gebied verder ontsloten wordt zodat er meer genoten kan worden van het gebied. GroenLinks was voor een plan voor meer groen en natuur. GroenLinks vindt het goed dat de natuurhistorie wordt bewaard, maar dat betekent niet dat er landbouw noodzakelijk is. Het ingewikkelde is dat er al allerlei concessies zijn gedaan aan de hand van de inbreng van bewoners. Zij vraagt de wethouder of het nodig is om de landbouw te behouden om zo de cultuurhistorie te behouden en hoe zich dit verhoudt tot de RSU.

Mevrouw Zwinkels (CDA) is verbaasd over de vraag of het gebied voor landbouw gebruikt mag worden. Zij is benieuwd of mevrouw Kleinrensink een beeld heeft van hoe het gebied er de afgelopen jaren bij heeft gestaan. De percelen zijn volledig verwaarloosd door de gemeente en de boer heeft wel onderhoud gedaan. Mevrouw Zwinkels wil weten welk kostenplaatje dit met zich meebrengt en hoe realistisch de suggesties van GroenLinks zijn.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) probeert vooral te zeggen dat zij een plan hadden gemaakt met minder ruimte voor de boer. Mevrouw Kleinrensink twijfelt niet aan het harde werk van de boer. Zij wil de vraag stellen of er op deze plek voor landbouw gekozen moet worden. Er is meer groen nodig in de stad en dat zou op deze locatie juist heel goed kunnen. Zij ziet dat er een compromis is gemaakt waar zij niet voor gegaan was als zij het voor het zeggen had.

Mevrouw Zwinkels (CDA) is van mening dat het Rekenkamerrapport juist laat zien dat er geen geld is voor deze ambities. Nu wordt ervoor gekozen om nog verder te investeren in een bestaand groengebied terwijl er juist gekeken moet worden naar het vergroenen van de versteende gebieden. Mevrouw Zwinkels wil weten waarom er op deze manier voor gekozen wordt.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) is van mening dat het een denkfout is om alles wat groen is meteen natuur te noemen. Wanneer de muur groen geschilderd wordt, is het ook niet direct natuur en dat geldt ook voor landbouw. Op deze plek kunnen echt hectaren natuur worden toegevoegd.

Mevrouw Zwinkels (CDA) is benieuwd welke natuur GroenLinks bedoelt en welke afweging daarvoor gemaakt wordt. Zij vraagt zich af of het bodemtype op deze locatie geschikt is voor dat type natuur en of er mogelijk meer te bereiken valt met andere natuurtypes.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) ziet een gebied met veel hectaren en waar dat zeker kan.

De heer Vintges (VVD) vraagt of het klopt dat GroenLinks de cultuurhistorie ook heel belangrijk vindt.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) is van mening dat dit kan door elementen te behouden en dat dat niet per se met landbouw hoeft.

De voorzitter schorst de vergadering om de klok te herstellen.

De heer Vintges (VVD) vindt het bijzonder dat GroenLinks selectief shopt in de cultuurhistorie omdat er al sinds de achtste eeuw landbouw bedreven wordt in dit gebied.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) is van mening dat dingen ook blijven door te veranderen en dat geldt ook voor de landbouw. Zij herkent het dan ook niet dat zij selectief zou shoppen. In dit gebied kan heel veel gedaan worden om natuurontwikkeling verder te brengen, maar dat hoeft van haar niet op dezelfde manier als in het verleden.

De heer Vintges (VVD) concludeert dat cultuurhistorie niet bestaat voor GroenLinks omdat ze bepaalde zaken willen behouden, maar andere dingen doen ze dan weer niet.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) vindt het een conservatieve gedachte dat alles moet blijven zoals het was. Zij vindt het mooi om te laten zien dat het gebied cultuurhistorie heeft gekend door het terugbrengen van elementen. Zij vindt niet dat dit op dezelfde manier moet zoals het was.

Mevrouw Kool (Volt) hoorde GroenLinks zeggen dat zij het betreurde dat het plan van de bewoners invloed heeft gehad op de beslissingen. Zij vraagt hoe GroenLinks kijkt naar de betrokkenheid van de omwonenden en het belang van hun stem.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) vindt het een dilemma omdat zij inhoudelijk iets anders wil. Zij ziet dat er is geparticipeerd en dat heeft invloed gehad op de keuzes die zijn gemaakt en dat heeft voor concessies gezorgd.

Mevrouw Kool (Volt) wil weten of mevrouw Kleinrensink het wel of niet belangrijk vindt dat omwonenden een stem hebben.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) vindt het zeker belangrijk dat omwonenden een stem hebben. De zoektocht zit in het feit dat de raad beslissingen moet nemen omdat er doelen bij zijn afgesproken en daar is wat haar betreft afbreuk aan gedaan.

Mevrouw Kool (Volt) vraagt hoe GroenLinks er tegenaan kijkt wanneer bewoners aangeven liever groen in de stad te hebben.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) vindt het ingewikkeld omdat mensen snel wijzen naar een ander gebied en dat mensen in dat gebied ook weer een ander gebied aan wijzen. De raad moet de afweging maken hoe er meer groen in de stad gecreëerd kan worden en daarvoor zit zij hier.

Mevrouw Stylianou (D66) is van mening dat de participatie over meer dan enkel hectaren ging. Zij vraagt hoe GroenLinks de participatie weegt tegen meer groen in de stad.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) benadrukt nogmaals dat dit het dilemma is. Zij vervolgt de inbreng met de vraag of er met landbouw toegewerkt gaat worden naar meer natuurgebied. In het voorstel staat dat de landbouw natuurinclusief is; zij zou dit echter gewijzigd willen zien in ‘zolang er landbouw is’. Hiermee wordt de optie opengehouden dat er op termijn mee gestopt kan worden. De ecologen gaven al voorbeelden van verschillende soorten graan en kruiden waar subsidie voor aan te vragen is en om de maaisels van Natuurmonumenten mee te nemen. Zij vraagt de wethouder of zij bereid is deze opties mee te nemen en Natuurmonumenten mee te laten kijken. GroenLinks wil aanmoedigen om daar echt af te plaggen omdat dit heel belangrijk is voor het natuurherstel.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt waarom afplaggen de enige manier is om natuur toe te voegen en waarmee dit onderbouwd is.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) benadrukt dat dit in de RIB is uitgelegd. De natuur kan hiermee worden hersteld omdat de grond nu verrijkt is voor landbouw en daar is voldoende onderzoek naar gedaan.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vindt het moeilijk dat GroenLinks de waarheid in pacht denkt te hebben. Er is namelijk heel veel onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om natuur en landbouw samen te laten gaan.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) heeft al voorbeelden gegeven en het blijft voor haar een afweging wat belangrijk is. Zij gaat verder met het betoog om de afgeplagde grond voor wandelpaden te gebruiken. GroenLinks ziet dat er meer verbindingen nodig zijn over de Vecht. GroenLinks kan zich dan ook voorstellen dat een oversteek wenselijk is, maar zij wacht graag de uitkomst van het onderzoek af. In het plan staan opties om de Vechtdijk autoluw te maken. Zij wil van de wethouder weten in hoeverre er afspraken met de sportverenigingen zijn gemaakt over het stimuleren van fietsgebruik. In het plan van de bewoners staat een punt over de bestrijdingsmiddelen van een fruitteler. Mevrouw Kleinrensink vraagt in hoeverre er ruimte is om dit op te nemen. In het plan van het CDA stond een interessant punt over waterbeheer en de opslag. GroenLinks is benieuwd of dit verder onderzocht kan worden.

De heer Cornielje (PvdA) complimenteert de wethouder met de beslissing om het plan opnieuw te laten ontwikkelen. Iedereen vindt het plan een stuk beter, zo ook de PvdA. Niet alle zorgen zijn weggenomen bij de PvdA omdat er nog steeds heel véél plannen zijn. De PvdA gelooft dat er veel mogelijk is, maar zij twijfelt of de verhoudingen tussen de ambities realistisch en haalbaar zijn. Bij het pad in het Manitobabos is nog niet onderzocht welke diersoorten er leven en wat de schade voor de biodiversiteit is. Voor de toegankelijkheid is er wat de PvdA betreft een aanpassing nodig van de Vechtdijk. Hier wordt erg hard gereden en er is weinig ruimte voor de wandelaar en de fietser. Tijdens bewonersavonden is hier ook over gesproken net als over meer aansluiting richting Fort aan de Klop en maatregelen op de Franciscusdreef. Hij vraagt de wethouder hoe dit wordt meegenomen. De boer en toekomstig natuurbeheerder krijgt te weinig zekerheid wat de PvdA betreft. Door specifieke gemeentelijke eisen en te kort lopende contracten kan hem geen bestaanszekerheid geboden worden. Wanneer de gemeente echt wil dat Zuilen een rijker natuurgebied krijgt dan moet de beheerder de zekerheid krijgen dat hij op lange termijn door kan gaan. Deze beweging van landbouw naar natuurontwikkeling met de boer samen kan wat de PvdA betreft een prachtig voorbeeld worden voor heel Nederland.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) vraagt of de zekerheid die gegeven moet worden op landbouw of natuurbeheer ligt.

De heer Cornielje (PvdA) wil dat de boer als natuurbeheerder daar heel lang door kan gaan en dat hij langetermijnzekerheid heeft om de biodiversiteit te verbeteren.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vindt de oproep mooi van de PvdA. Zij vraagt of de boer zijn agrarisch bedrijf mag behouden van de PvdA.

De heer Cornielje (PvdA) vindt het goed dat er velden zijn aangemerkt voor agrarisch gebruik en ook voor de toekomst mag dat blijven. Het doel is de biodiversiteit verbeteren en daar heeft de PvdA de meeste aandacht voor.

Mevrouw Zwinkels (CDA) wil weten hoe de PvdA er tegenaan kijkt dat het voor de boer niet haalbaar is door de kleine percelen die hij overhoudt, terwijl de PvdA vaak juist opkomt voor deze mensen.

De heer Cornielje (PvdA) is het daarmee eens en daarom pleit de PvdA ook voor bestaanszekerheid, maar dat hoeft niet per se via de landbouw. De PvdA ziet dat er natuurbeheer en extra biodiversiteit moet komen en hij wil de kracht van de gemeenschap inzetten om de boer te helpen. Die kracht moet ingezet worden op natuurbehoud, biodiversiteit, kruidenrijk grasland en bloemrijk grasland.

Mevrouw Zwinkels (CDA) ziet ook de rol van de boer als beheerder en zij vindt het goed dat daar ook een vergoeding voor gegeven gaat worden. Het CDA ziet wel dat dit hand in hand mag gaan met het agrarisch bedrijf. Zij vraagt of zij de PvdA daarmee aan haar zijde vindt.

De heer Cornielje (PvdA) ziet dat er nog twee velden zijn aangemerkt voor landbouw en daar is de PvdA het mee eens. Ook ziet de PvdA dat de eisen streng zijn en daar is de PvdA kritisch op. De PvdA is het ermee eens dat er ook een agrarische bestemming mag zijn.

Mevrouw Steinhart (Stadsbelang Utrecht) vraagt hoe het zit met de vergoeding omdat deze financieel wel rendabel moet zijn.

De heer Cornielje (PvdA) ziet dat de pacht omlaaggaat en dat er een beheervergoeding komt. De PvdA vindt dat de boer voor de lange termijn meer zekerheid moet krijgen en dat kan niet door pachtcontracten van één jaar.

Mevrouw Steinhart (Stadsbelang Utrecht) heeft van de boer gehoord dat hij meer ruimte nodig heeft om financieel rendabel te kunnen functioneren.

De heer Cornielje (PvdA) is van mening dat de zekerheid de kern is vanuit hetgeen de boer hem heeft verteld. De PvdA vindt dat de gemeente de verplichting heeft hem dat te bieden en naar de gemeenschap om bij te dragen aan de natuur. Als laatste vindt de PvdA het zonde dat er twee kampen zijn gecreëerd. Heel veel uitgangspunten zijn voor verschillende partijen gelijk. Zo wil iedereen natuurverbetering en het lijkt nu of er een keuze gemaakt moet worden voor het een of het ander. De PvdA gelooft dat, wanneer er naar de boer geluisterd wordt, er een plan gevonden kan worden dat rekening houdt met mens en natuur.

Mevrouw Stylianou (D66) vraagt hoe de PvdA de zorgen van de bewoners rond het natuurgebied weegt tegen de mensen die op een flat wonen en daar graag zouden willen gaan recreëren.

De heer Cornielje (PvdA) nodigt mevrouw Stylianou uit om eens naar het gebied te komen omdat het al een prachtig gebied is. Kleinschalige recreatie vindt de PvdA ook fantastisch en dat vindt er ook al plaats, maar festivals gaan wat de PvdA betreft te ver.

Mevrouw Stylianou (D66) geeft aan dat er helemaal geen festivals in de nota staan. Mevrouw Stylianou wil van de heer Cornielje weten wat hij van de RSU vindt waarin staat dat er meer openbaar groen moet komen. Zij wil weten waar de PvdA vindt dat dit openbaar groen dan moet komen.

De heer Cornielje (PvdA) weet dat de RSU om meer groen vraagt. Zijn hele betoog gaat er ook over om dit natuurgebied te verbeteren. Kleinschalige recreatie is ook goed en dit staat ook in de RSU. De vraag wat hem betreft is hoe groot de recreatie moet zijn en dat zijn wat de PvdA betreft geen festivals. Hij vindt het ook goed dat dit eruit is gehaald. Het is voor de PvdA zoeken naar een balans tussen alle waarden en daar past kleinschalige recreatie beter bij.

Mevrouw Stylianou (D66) vraagt waar dan verder ontwikkeld wordt om grootschalige recreatie mogelijk te maken zoals gecommitteerd in de RSU.

De heer Cornielje (PvdA) vindt dit een gekke vraag. Hij houdt het hier op dit gebied.

De heer Vintges (VVD) begrijpt niet waar de PvdA voor staat voor dit plan. Hij heeft van alles gehoord in de bijdrage.

De heer Cornielje (PvdA) wil meer biodiversiteit en dat dit hand in hand gaat met de beheerder om de natuur te verbeteren.

De heer Vintges (VVD) vraagt of hij luistert naar de beheerder wanneer deze aangeeft niet rond te kunnen komen en dat er dan een schepje bij gedaan wordt.

De heer Cornielje (PvdA) wil garantie voor de bestaanszekerheid voor de boer zodat deze kan doorgaan met de natuurontwikkeling.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) vindt het fijn dat er een nieuw startdocument is en zij spreekt de waardering naar de wethouder uit omdat de belangen van de natuur vooropgesteld worden. De PvdD ziet een meerwaarde om meer te gaan investeren in ecologie. De PvdD begint bij de zes doelen van het gebied waaronder ook spelen en recreëren en landbouw vallen. Wat de PvdD betreft moeten er keuzes gemaakt worden en zouden deze doelen minder prioriteit moeten hebben dan keuzes voor de natuur. Mevrouw Sasbrink wil weten hoe de wethouder de prioritering ziet tussen deze zes doelen. Voor recreatie staat er zelfs dat er méér ruimte moet komen voor wandelen en spelen. De PvdD vindt dat het woordje méér niet nodig is omdat er voldoende mogelijkheden zijn. Deze zouden alleen beter bekend en toegankelijk gemaakt moeten worden. Ook de PvdD is geschrokken van het pad door het Manitobabos. Het is nu een onofficiële mensvrije zone en er is nog geen goed onderzoek gedaan. Van de wethouder wil zij weten naar welke mogelijkheid er gekeken kan worden om dit bos met rust te laten. Mogelijk dat er een pad omheen gelegd kan worden of mogelijk kan de asfaltweg ernaast vervangen worden voor een voetpad. Ook wil zij weten welke mogelijkheden de wethouder ziet om met ‘Ons genot’ in gesprek te gaan over een ommetje over het volkstuinencomplex. Zij wil een toezegging van de wethouder hiermee aan de slag te gaan. De paden over de NNM-percelen vindt de PvdD verstorend voor de aanwezige en toekomstige flora en fauna. De paden die er zijn, moeten voldoende zijn om een rondje te kunnen lopen. Dit voetpad wordt wat de PvdD betreft dan ook uit de plannen gehaald. Dit geldt ook voor de aanlegsteiger. De PvdD maakt zich zorgen over hoe deze wordt ingepast in de bestaande oever. Wanneer er steigers komen, moet er ook weer een pad ernaartoe worden aangelegd. Het herstel van het Jaagpad heeft wat de PvdD betreft ook geen prioriteit omdat het nog onduidelijk is of er bestaand groen voor verwijderd moet worden. Zij vraagt de wethouder een toezegging dat het Jaagpad geen prioriteit krijgt bij de uitwerking van de plannen of in elk geval niet ten koste zal gaan van bestaand groen. De brug over de Vecht mag wat de PvdD betreft ook uit het plan en hoeft ook niet onderzocht te worden. De PvdD wil de kosten die hiervoor gereserveerd zijn, benutten om elders in Zuilen nog groen toe te voegen. De PvdD sluit zich aan bij amendementen die dit ook niet willen onderzoeken. Mevrouw Sasbrink wil weten of de historische duiventil hersteld wordt om daar weer duiven te fokken of gewoon als ornament. Zij wil een toezegging van de wethouder dat er voor het laatste gekozen wordt. Los van de plannen voor dit natuurgebied geldt ook voor de pachter dat er aanpassingen aan de veehouderij gedaan moeten worden. De PvdD ziet het liefst helemaal geen veehouderij op gemeentegrond, zij wil weten waarom de stap naar nul koeien niet gemaakt wordt. Zij hoort al andere partijen zeggen dat zij op termijn de landbouw willen afschaffen en nodigt hen uit hier een amendement van te maken. Zij wil een toezegging van de wethouder dat er in de afspraken met de pachter wordt opgenomen dat het aantal dieren vermindert zonder deze te slachten. Ook wil zij dat er voorkomen wordt dat de dieren binnengehouden gaan worden wanneer daar buiten geen ruimte voor is. Wanneer de afspraak doorgaat, wordt er min of meer door de gemeente meebetaald aan het mestoverschot.

Dit kan gedaan worden door het afvoeren of het kan als compensatie gezien worden van minder inkomsten. In de afspraken moet opgenomen worden dat dit moet resulteren in het houden van minder dieren. De PvdD ziet nog mogelijkheden voor het perceel aan de Hoge Akker, daar is nu een proef met graanbouw, maar wanneer deze mislukt dan komt er productief kruidenrijk grasland voor in de plaats. De PvdD ziet liever een betere benutting van het gebied en dat er echt voor biodiversiteit gekozen wordt. Mevrouw Sasbrink vraagt een verklaring van de wethouder waarom er nu al een keuze gemaakt wordt mocht de proef mislukken. De PvdD wil weten wanneer het IPVE komt en wordt uitgevoerd. De PvdD zou ook graag willen dat het IPVE weer een raadsvoorstel wordt en geen mededeling. In de RIB zijn er goede adviezen gegeven ten aanzien van de ecologische invulling. Van de stadsecoloog heeft mevrouw Sasbrink begrepen dat deze adviezen al onderdeel gaan worden van de plannen.

Mevrouw Zwinkels (CDA) dankt de PvdD voor het pleidooi en zij vindt het mooi om te zien dat zij het over veel punten eens zijn. Het CDA ziet de natuurvriendelijke oevers liever aan de kant van het weiland en zij is benieuwd of dit ook een optie zou kunnen zijn voor de PvdD.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) voorziet dezelfde bezwaren aan de overkant voor de aanleg van de infrastructuur richting de steigers. Zij moet het verder bekijken hoe het CDA dit voor zich ziet.

Mevrouw Kool (Volt) vindt het bijna magisch om in het maanlicht naar Slot Zuylen te fietsen en met thee en koekjes verwelkomd te worden. Deze magie was snel voorbij na de rondwandeling en de enthousiaste uitleg van de beheerder toen er inhoudelijk over het plan gesproken werd. Volt roept op om per direct te stoppen met de plannen omdat het voor Volt een *lose-lose-lose*-plan is. Het plan is duur, de bewoners hebben er geen behoefte aan en ook de natuur komt er bekaaid vanaf.

Mevrouw Stylianou (D66) wil weten of Volt andere mensen gesproken heeft omdat er wel bewoners in de werkgroep hebben gezeten.

Mevrouw Kool (Volt) is van mening dat de driehonderd bezwaarschriften genoeg zeggen. Deze hebben wel een antwoord gekregen, maar er is niet gecheckt of zij het nog steeds niet eens zijn. Zij heeft op de RIB voldoende bewoners gesproken om te weten dat er vanuit de bewoners voldoende onvrede is om deze plannen door te zetten.

Mevrouw Stylianou (D66) vraagt hoe Volt het belang weegt van mensen die er niet wonen.

Mevrouw Kool (Volt) geeft aan dat er nu geen mensen wonen op de akkers, maar wel in de wijk Zuilen en daar is grote behoefte aan groen. Nu wordt er een enorm budget besteed aan een al bestaand groengebied dat al gebruikt wordt om ommetjes te maken.

Mevrouw Stylianou (D66) vindt het dilemma dat er meer openbaar groen moet komen voor families op negenhoog in Overvecht en zij wil weten wat er voor die families gedaan wordt.

Mevrouw Kool (Volt) is het met D66 eens omdat Volt ook voor die families meer groen in de buurt wil. Het plan rammelt wat Volt betreft aan alle kanten wanneer het gaat om de participatie. Dat blijkt uit het feit dat er ook een alternatief vanuit de bewoners is gemaakt en het voorstel vanuit het CDA. Naar de mening van Volt is het equivalent van het Manitobabos gebruikt voor het printen van voorstellen en ander papierwerk. Omwonenden geven aan dat zij niets willen veranderen en wanneer er dan iets moet veranderen hebben zij alternatieven voorgesteld. In de RIB hebben omwonende aangegeven dat er geen enkele ruimte was voor een dialoog. Ten tweede is dit plan bedacht toen de gemeente financieel ruimer in het jasje zat, maar dit is nu niet meer uit te leggen. De begroting zal naar verwachting hoger uitkomen. Uit de nog uit te voeren onderzoeken zal zeker komen dat er bruggen nodig zijn, maar de aanleg daarvan is niet meegenomen in de begroting. Daarnaast heeft de wethouder nog geen rekening gehouden met de eventuele bezwaren die gaan komen en de kosten die daarmee gepaard gaan. De bewoners hebben onderzocht in hoeverre de startnotitie aannames doet die zij juridisch willen betwisten. Hier wil Volt in dit debat geen discussie over gaan voeren, maar zij wil wel meegeven dat de bewoners zich aan het voorbereiden zijn op juridische stappen. Dit terwijl zij juist groene ommetjes willen kunnen maken in de wijk Zuilen en daar is dan weer geen geld voor. Van de wethouder wil Volt weten op welke manier bewoners de dupe worden van deze plannen. Volt vindt het greenwashing omdat een deel

van het gebied van de boer die biologisch wil gaan boeren op papier wordt omgezet naar natuurgebied. Hiermee is de gemeente dichter bij het behalen van de doelstellingen, maar dit draagt niet bij aan groen in de groenarme wijken of het verminderen van hittestress.

De heer Cornielje (PvdA) vraagt of Volt de mening deelt dat het weldegelijk een verbetering van de biodiversiteit is.

Mevrouw Kool (Volt) deelt deze mening, maar dit zijn ook oplossingen die met de pachter overeengekomen kunnen worden en welke nu niet mogen omdat hij zijn gras niet mag scheuren.

De heer Cornielje (PvdA) vindt dat het kruidenrijk grasland wel mogelijk is en dat daar ook afspraken over zijn gemaakt. Hij wil weten waarom Volt erop tegen is.

Mevrouw Kool (Volt) is wel vóór kruidenrijk grasland, maar niet voor dit hele plan van het aanleggen van dure paden en het omgooien van het Manitobabos.

De heer Cornielje (PvdA) concludeert dat Volt wel delen van het plan steunt.

Mevrouw Kool (Volt) is het zeker wel eens met delen van het plan, maar zij zijn niet enthousiast over de gigantische hoeveelheid geld die gepaard gaat met de uitvoering van het plan. Het plan draagt niet bij aan de groei van groen in groenarme wijken of het verminderen van hittestress. Door het aanleggen van een pad door het Manitobabos bestaat de kans dat dit plan bijdraagt aan het verlies van soorten. Ook het kappen van bomen om het Jaagpad aan te leggen draagt niet bij aan de groene ambities. De ecoloog noemde ook al dat de percelen die voor natuurgebied gebruikt worden de natuur kwetsbaar maken en het qua biodiversiteit weinig zoden aan de dijk zet. Dit terwijl bijvoorbeeld geveltuintjes wel bijdragen aan de biodiversiteit. Volt roept op het plan vooral niet door te zetten.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) luistert met verbazing naar Volt omdat zij altijd pretenderen voor natuur op te komen en nu wordt er gezegd: maar ja de boer. Zij begrijpt niet waar Volt vandaan komt wanneer er gezegd wordt dat het al groen is. Mevrouw Kleinrensink wil weten welke stelling Volt inneemt.

Mevrouw Kool (Volt) heeft niet gezegd dat zij voor de boer zijn.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) verduidelijkt dat er aangegeven wordt dat het gebied al groen is terwijl dit landbouw betreft. Zij schrikt hiervan omdat het echt een verschil is tussen wat groen en natuur is.

Mevrouw Kool (Volt) snapt dat er verschillende vormen van groen zijn en dat raaigras daar niet aan bijdraagt. Volt is voor meer groen in de wijken en zij willen het geld inzetten daar waar het de meeste impact heeft op hittestress en klimaatwinst.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) deelt de mening dat het ook in de buurt moet. Daarnaast is er ook afgesproken dat er grotere gebieden zijn. Zij hoort Volt nu alleen maar aangeven dat het in de buurt moet terwijl dit een groot gebied is waar andere vormen van biodiversiteit ontwikkeld kunnen worden. Zij wil weten of Volt die mening deelt.

Mevrouw Kool (Volt) deelt de visie dat landbouwgras vervangen wordt voor een meer biodiverse natuurinclusieve manier van boeren.

Mevrouw Stylianou (D66) is benieuwd naar wat Volt van het Rekenkamerrapport vindt.

De voorzitter wil het hier later over hebben.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) begrijpt de opmerking dat kruidenrijk grasland de natuur gaat helpen ten opzichte van raaigras wel, maar voor de andere percelen wordt juist nat schraalland ontwikkeld voor unieke soorten. Zij vraagt of Volt ziet dat er juist andere dingen moeten gebeuren om stappen te zetten in de biodiversiteitscrisis en dat dit gebied daar juist de kans voor biedt.

Mevrouw Kool (Volt) ziet dit wel en dat is ook de reden waarom Volt wil dat het Manitobabos behouden blijft.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) wil juist op de percelen waar nu landbouw is ervoor kiezen om niet alleen maar kruidenrijk grasland te ontwikkelen, maar juist de biodiversiteit een impuls geven. Zij vraagt of Volt ziet dat er diverse invullingen gegeven kunnen worden, meer dan alleen het natuurinclusief boeren.

Mevrouw Kool (Volt) ziet dat er ongelofelijk veel meningsverschillen zijn, ook onder experts, over wat wel helpt en wat wel of niet mag. Het afplaggen wordt ook al genoemd als juridisch niet haalbaar. Het kost nog heel veel geld om dit duidelijk te krijgen en daarom wil Volt op dit moment andere keuzes maken. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) vraagt of Volt de mening deelt dat er een vergunning aangevraagd kan worden om te mogen plaggen en dat daarmee de biodiversiteit een impuls kan krijgen.

Mevrouw Kool (Volt) is van mening dat uiteindelijk alles mogelijk is, maar zij wil inzetten om het meeste te bereiken. Hier is 4,7 miljoen voor het oprapen.

De voorzitter benadrukt dat er zes bijdrages geweest zijn en dat er inmiddels veertig interrupties geweest zijn en dat er één uur en tien minuten verstreken zijn en dat het sneller mag.

Mevrouw Alblas (ChristenUnie) geeft aan dat dit twee jaar geleden het eerste plan was waar zij zich over mocht buigen. Gezien de weerstand vindt zij het dan ook goed dat het plan terug naar de tekentafel is gegaan. Er zijn duidelijke wijzigingen ten opzichte van het eerste plan en er zijn compromissen gesloten. Zij vindt het mooi dat het op deze manier kan. Zij spreekt waardering uit voor de alternatieve plannen van het CDA en de bewoners. De ChristenUnie ziet veel overlap in de drie plannen en iedereen is het ermee eens dat er natuurinclusieve landbouw moet komen en ruimte voor de boer. De ChristenUnie heeft nog wel een aantal punten van zorg die zij wil delen. Het Manitobabos is door meerdere partijen al aangehaald en de ChristenUnie vindt de openstelling zorgelijk. Zij vraagt een toezegging van de wethouder dat dit uit de startnotitie wordt gehaald. De ChristenUnie sluit zich aan bij GroenLinks over de adviezen van de ecoloog om de natuurwaarde te verhogen zonder dat het het huidige plan geweld aandoet. Zij wil weten hoe de wethouder dit ziet. Verder sluit de ChristenUnie zich aan bij het CDA over het waterbeheer en bij GroenLinks over de fruitbomen en bij de PvdD over het ommetje over ‘Ons genot’. Over recreatie hoort de ChristenUnie graag wat het betekent en of dat alleen een wandelingetje en wat sporten is. De ChristenUnie wil ook geen grootschalige recreatie. De ChristenUnie vindt het mooi dat de boer niet alleen pachter, maar ook beheerder wordt. De boer wil verandering en is vóór natuurontwikkeling en tegelijkertijd begrijpt de ChristenUnie zijn zorgen om bestaanszekerheid. De ChristenUnie vraagt of er een toekomstbestendig plan ligt dat bestaanszekerheid biedt voor de boer met langdurige contracten. Mocht de boer vee blijven houden dan zou de ChristenUnie het mooi vinden als de kalfjes bij de moeder kunnen blijven. Dit vergroot het welzijn en de gezondheid van zowel de moederkoe als het kalf. Mevrouw Alblas vraagt een toezegging van de wethouder dit in elk geval voor te leggen aan de boer.

Mevrouw Zwinkels (CDA) kan zich vinden in veel punten. Zij wil nog wel weten wat het oordeel van de ChristenUnie is over de bestaanszekerheid van de boer met de sterfhuisconstructie.

Mevrouw Alblas (ChristenUnie) vindt dat er wel toekomstperspectief is. Wat de boer nu doet, daarin zal hij moeten veranderen en daartoe is hij ook bereid, maar hij moet hiervoor wel kunnen investeren. Het is dan ook de vraag aan de wethouder of dat voldoende geborgd is.

Mevrouw Zwinkels (CDA) verduidelijkt dat het voorstel dat nu is voorgelegd, de sterfhuisconstructie is. De boer is echt bereid om te veranderen.

Mevrouw Alblas (ChristenUnie) stelt de vraag niet voor niets aan de wethouder en verwacht daar een antwoord op.

De heer Usta (DENK) is blij dat er in dit natuurgebied geïnvesteerd wordt en hij vindt het een mooie plek om tot rust te komen. Hij rijdt zelf ook vaak langs dit natuurgebied met zijn motor. Het

is een uitlaatklep voor de buurt en dat vindt hij mooi en dit moet gekoesterd worden. DENK vindt het ook belangrijk dat het gebied versterkt en verbeterd wordt. DENK heeft wel de zorgen dat het er niet te druk mag worden en daarom moet de balans in de gaten gehouden worden en is er geen ruimte voor festivals. Het gebied moet toegankelijk blijven voor alle voertuigen zodat mensen ook spullen makkelijk mee kunnen nemen. DENK vindt het fijn wanneer dat de boer kan blijven functioneren en het zou helpen wanneer de boer ook een maatschappelijke functie krijgt en zijn boerderij openstelt voor mensen om te bezoeken. DENK juicht het plan toe.

Mevrouw Stylianou (D66) geeft aan dat er drie jaar geleden een ruimtelijke strategie is vastgesteld om de stad op een verantwoorde manier te laten groeien. Het document is een kompas om van Utrecht een stad te maken waar iedereen zich thuis voelt. Voor alle mensen van alle generaties is het belangrijk dat er genoeg groen is in de stad. Met de groei van de stad neemt ook de druk op het groen in de openbare ruimte toe. D66 staat voor een stad waar iedereen moet kunnen genieten van groen. Meer groen is geen luxe, maar een noodzaak. Mevrouw Stylianou spreekt haar waardering uit naar de wethouder voor het overdoen van het participatietraject. Zij begrijpt de keuzes en erkent dat het op veel punten een verbetering is. Tegelijkertijd verbaast het haar dat er in het huidige voorstel minder vierkante meters openbaar groen zijn opgenomen. D66 begrijpt niet waarom de ambitie verlaagd wordt en dat de doelstelling niet gehaald wordt bij dit eerste grote project van deze raadsperiode terwijl de noodzaak tot openbaar groen zo groot is. Het Rekenkamerrapport is helder over het feit dat de doelstellingen niet gehaald worden. De ambitie voor groen per inwoners loopt zelfs achter. D66 is benieuwd of er hier gekozen wordt voor minder groen dat elders gecompenseerd gaat worden of worden er concessies gedaan aan de doelstellingen. D66 is benieuwd waar het gecompenseerd zou gaan worden mocht dat de keuze zijn.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) merkt op dat er nergens staat dat het groen openbaar toegankelijk moet zijn en zij is van mening dat het ook goed is om groen toe te voegen voor de biodiversiteit. Zij wil van D66 weten waarom het allemaal openbaar toegankelijk moet zijn.

Mevrouw Stylianou (D66) wil dit omdat heel veel mensen geen tuin hebben en mensen wel graag in het groen zijn. Een weiland met een bankje ernaast is niet voldoende om te kunnen recreëren voor de hele stad.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) geeft aan dat voor deze mensen de gezondheid ook belangrijk is. Daarbij is meer biodiversiteit ook goed voor de bewoners.

Mevrouw Stylianou (D66) vindt dat ook goed, maar D66 sluit niet uit dat dit samen kan gaan. D66 wil van de wethouder weten wat de gevolgen zijn van het toevoegen van meer openbaar groen aan het huidige plan. D66 wil dat dit project een stap vooruit is voor alle Utrechters. Afsluitend benadrukt zij dat een van de doelstellingen is meer sporten-en-spelenelementen toe te voegen en dat is voor D66 cruciaal. Ook daar moeten de ambities waargemaakt worden en zij roept de wethouder op deze doelstelling even zwaar te laten wegen.

De Voorzitter memoreert dat het de laatste bijdrage van mevrouw Van Tuijl is in deze commissie en hij dankt haar voor haar bijdrages in het politieke debat.

Mevrouw Van Tuijl (Student&Starter) dankt de voorzitter en spreekt haar waardering uit over het plan. Zij vond het mooi om door het gebied te lopen tijdens de georganiseerde bijeenkomst en dit mooie stukje Utrecht te ervaren. In vergelijking met het oude plan ziet Student&Starter ook dat er veel verbeteringen zijn aangebracht. Student&Starter is blij met het creëren van een groot aantal nieuwe paden en dat er sporten-en-spelenelementen worden toegevoegd. De toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers is belangrijk voor Student&Starter; zij kijken dan ook uit naar het autoluw maken van de Vechtdijk. Zij roept de wethouder op om het gebruik van fietsen aan te moedigen bij de daar gevestigde sportverenigingen. Student&Starter staat ook achter het onderzoek naar een mogelijke oeverovergang om de verbinding met Zuilen te verbeteren. Op sommige punten schuurt het plan wat Student&Starter betreft en dat bleek ook uit de RIB. Het blijft balanceren tussen verschillende ambities en opvattingen over wat het beste is voor dit gebied. Student&Starter vindt het punt van het vergroten van de biodiversiteit en het toevoegen van meer groen best lastig. Student&Starter wil van de wethouder weten hoe dit plan zich verhoudt tot de afspraken die gemaakt zijn in de RSU. Het openstellen van het Manitobabos kan negatieve

effecten hebben en is ook nog niet voldoende onderzocht. Mevrouw Van Tuijl wil een toezegging van de wethouder dat dit uit het plan gehaald wordt. Student&Starter wil benadrukken dat zij geen voorstander zijn van een volledig evenementenverbod. Zij willen dat kleinschalige evenementen die passen in het gebied wel plaats kunnen vinden.

De heer Van den Hoek (UtrechtNu!) dankt de gemeente voor het plan en hij vindt het goed te lezen dat bewoners meer betrokken zijn. Ook dankt hij mevrouw Zwinkels voor het alternatieve plan en de denktank en de bewoners voor hun alternatieve plan. Op het eerste toekomstbeeld kwamen driehonderd reacties en dat was de reden voor de gemeente om een pas op de plaats te maken. Het nieuwe plan is aanzienlijk beter geworden op het punt van waarde voor het gebied en de betrokkenheid voor de omgeving. De RIB en de alternatieve plannen hebben UtrechtNu! ervan overtuigd dat er nog onvoldoende steun is vanuit de bewoners. UtrechtNu! roept op om de evenement klein en beperkt te houden. UtrechtNu! wil het aantal paden beperken zoals in het plan van het CDA. De paden moeten verbeterd worden en elk pad moet rolstoeltoegankelijk worden inclusief het Jaagpad. Wanneer dit ten koste gaat van een enkele boom kan deze verplaatst worden. UtrechtNu! is net als de PvdA en PvdD geen voorstander voor een pad door het Manitobabos. Deze boer wil biologisch boeren en deze heeft nu een jaarlijks te verlengen pachtovereenkomst en zelf geeft hij aan met zes jaar uit de voeten te kunnen. UtrechtNu! stelt voor een langere termijn mogelijk te maken zodat hij de transitie mogelijk kan maken. De boer voelt de gemelde samenwerking met de gemeente anders zoals ook al door mevrouw Zwinkels uitgelegd is. De boer heeft ruimte nodig om te kunnen ontwikkelen en om in zijn levensonderhoud te voorzien. UtrechtNu! steunt het alternatieve plan van het CDA en hij vraagt de wethouder het plan van de gemeente in te trekken.

Mevrouw O'Connor (EenUtrecht) is blij dat er gewacht is met de uitwerking en zij vindt het fijn dat er een verbetering door middel van participatie mogelijk is gemaakt. EenUtrecht betreurt het dat bewoners met een alternatief plan zijn gekomen na het niet kunnen bereiken van overeenstemming. Zij vraagt waarom er niet aan de bewoners is voorgelegd om met een plan te komen met alleen een ondersteunende rol voor de gemeente. De noodzaak en waarde voor vergroening wordt in dit document uitvoerig beschreven, maar de vraag is of er echt vergroend wordt. Vergroening is in de optiek van EenUtrecht het weghalen van verharding en daar groen voor terugbrengen. Hier lijkt het omgekeerde te gebeuren door het toevoegen van een groot aantal paden. Zij vraagt de wethouder of er door de toevoeging van de paden niet juist minder groen is. Uit de RSU blijkt dat een buurt voor 40% uit groen moet bestaan. Het gebied ligt officieel in Overvecht en het wordt dan ook in de voorlopige omgevingsvisie opgenomen als groen voor Overvecht. EenUtrecht wil van de wethouder weten of het natuurgebied ook meetelt voor groen in Zuilen. Concluderend wil EenUtrecht het bestaande groen beschermen en niet veranderen in nieuw groen. Elke euro is belangrijk gezien de financiële tegenslagen van de gemeente en dit leidt ertoe dat het voorstel van de bewoners wordt gesteund door EenUtrecht. Dit plan is goedkoper en heeft iets meer draagvlak. EenUtrecht is er niet van overtuigd dat de plannen van de gemeente noodzakelijk zijn. Bestaand groen vervangen voor nieuw groen klinkt erg onlogisch voor EenUtrecht. Het voorstel van de bewoners is een prachtig startpunt voor het natuurgebied Zuilen.

Mevrouw Alblas (ChristenUnie) vraagt of EenUtrecht ziet dat er verschil is in groen. Gras is geen kwalitatief groen en zij noemt het ook wel grasfalt. Zij vraagt of EenUtrecht ziet dat kwalitatief groen wel noodzakelijk is in de biodiversiteitscrisis.

Mevrouw O'Connor (EenUtrecht) vindt dat er een middenweg gevonden kan worden waar geen 4.7 miljoen euro tegenover staan. EenUtrecht ziet niet de noodzaak van alles eromheen, maar wel van kwalitatief groen.

Mevrouw Alblas (ChristenUnie) vindt het fijn dat het nu is gezegd en zij zou het fijn vinden wanneer EenUtrecht dat ook in de bijdrage zou meenemen.

Mevrouw Steinhart (Stadsbelang Utrecht) sluit zich grotendeels aan bij de bijdrage van de PvdD en ook bij Volt voor het investeren van het geld in andere delen van de stad. Stadsbelang Utrecht verzet zich krachtig tegen de plannen van het college voor het natuurgebied Zuilen. Dit voorstel is onacceptabel duur en buitensporig ingrijpend. Stadsbelang Utrecht verwelkomt biologische en natuurinclusieve landbouw en de fractie vindt dan ook dat de boer daar de tijd voor moet krijgen. De boer moet minimaal tien jaar de tijd krijgen om deze overgang te realiseren. De boer moet de

verantwoordelijkheid krijgen om tegen een passende vergoeding het gebied met ruime kaders te beheren en in balans te brengen zonder dwang.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) snapt niet bij welk punt van de PvdD zij zich aansluit omdat zij wel de landbouw verwelkomt.

Mevrouw Steinhart (Stadsbelang Utrecht) wil dat de boer de kans krijgt om af te bouwen.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) vraagt of dat het afbouwen van het vee betekent.

Mevrouw Steinhart (Stadsbelang Utrecht) bevestig dat dit een deel van zijn vee betreft. De fruitteler kan wat Stadsbelang Utrecht betreft binnen twee jaar de overstap naar biologische landbouw maken. Stadsbelang Utrecht stelt vast dat het beleid en de uitvoering de plank misslaan wat betreft de doelstelling voor meer groen. De prioriteit worden verkeerd gesteld en er is geen aandacht voor de versteende wijken zoals Kanaleneiland, Dichterswijk en Lombok. Het wijkplatform Zuilen heeft verschillende groeninitiatieven ingediend om de omgeving te verduurzamen en klimaatbestendiger te maken. Deze uitvoering wordt onmogelijk gemaakt door het gebrek aan financiële middelen, maar ondertussen worden er grote bedragen uitgegeven aan overdreven en onnodige onderzoeken door het college. Stadsbelang Utrecht vraagt een toezegging van het college om de focus te verlegen en de helft van de financiële middelen te verleggen naar het versneld klimaatbestendig maken van de stad. Mevrouw Steinhart verzoekt het college om de toezeggingen te doen voor het versneld vergroenen van de versteende wijken waarbij concrete stappen worden gezet in Kanaleneiland en Dichterswijk om in het tweede kwartaal met de planning en in het vierde kwartaal van 2025 met de realisatie te starten. Daarnaast wil Stadsbelang Utrecht dat bewonersinitiatieven nog in het vierde kwartaal van 2024 actief betrokken worden bij de besluitvoering over de vergroening van de openbare ruimte. Vervolgens moet de uitvoering plaatsvinden in het tweede en derde kwartaal van 2025. Stadsbelang Utrecht wil dat het college de samenwerking zoekt met de buurt door in het eerste kwartaal 2025 actief hulp te vragen bij groenonderhoud aan de bewoners. Stadsbelang Utrecht roept op om bewoners en mensen met een achterstand tot de arbeidsmarkt actiever te betrekken om samen deze droom te realiseren. Per 2025 kan er een pilot gedaan worden bij wijkplatform Zuilen. Stadsbelang Utrecht wil dat het college de toezegging doet de doelstelling van 60.000 bomen te verhogen naar 120.000. Daarnaast moeten zoveel mogelijk boomspiegels met elkaar verbonden worden en het proces van herplanten van bomen moet efficiënter. Het kan twaalf maanden duren voor de vergunning wordt verlengd. Dit wil Stadsbelang Utrecht in het tweede kwartaal van 2025 verkort hebben naar zes maanden. In het tweede kwartaal van 2025 moet er ook gestart worden met een pilot bij het vellen van bomen om deze ook meteen aan het verbinden van boomspiegels te koppelen. Hierdoor worden de voordelen van vergroening sneller gerealiseerd.

De voorzitter vraagt of mevrouw Steinhart zich wil richten op dit raadsvoorstel.

Mevrouw Steinhart (Stadsbelang Utrecht) vraagt om per 2026 bomen niet meer als kostenpost te noemen, maar als kapitaallast op te nemen.

De voorzitter geeft nogmaals aan dat het Rekenkamerrapport later besproken wordt en dat er nu twee punten door elkaar lopen. De voorzitter laat nog een zin toe.

Mevrouw Steinhart (Stadsbelang Utrecht) steunt het initiatiefvoorstel van het CDA grotendeels met de aantekening dat de afname van het aantal koeien in lijn met de landelijke richtlijnen gaat plaatsvinden.

De heer Paalman (Horizon) vindt het een goed voorstel en hij is blij dat het opgepakt wordt. Hij vraagt de wethouder over de ambitie over informeren en over de cultuurhistorie. Horizon wil heel graag een toezegging dat er veel bordjes geplaatst worden waarop te lezen is wat er te zien is. Hij vindt dat Zuilen ook mag bruisen en hij wil weten wat de wethouder bedoelt met kleinschalige recreatie. Horizon is ook geen voorstander van grootschalige evenementen, maar hij wil wel weten welke kaders er zijn.

De voorzitter geeft aan dat er dertig minuten geschorst moet worden voor het uitzoeken van de antwoorden.

De heer De Pagter (VVD) heeft een punt van orde en stelt voor om handig gebruik te maken van de lunch. Hij stelt voor om de inbreng en mogelijk de beantwoording van de Stichtse Groenlanden al te doen voor de lunch.

Wethouder Voortman wil ook nog wel het een en ander voorbereiden en sowieso een sanitaire stop maken.

De voorzitter stelt voor het per agendapunt af te handelen.

De heer Usta (DENK) stelt voor de lunch te vervroegen en het middagdeel een half uur eerder te beginnen.

De voorzitter benadrukt dat de planning dan in het gedrang komt van de mensen die pas om 14.00 uur komen.

Wethouder Voortman vindt het toch wel een idee om de inbreng alvast mee te nemen. Zij kan de schorsing dan gebruiken voor de beantwoording van beide onderwerpen.

De voorzitter is bang dat er dan zaken door elkaar gaan lopen.

Wethouder Voortman stelt voor nu dan de inbreng van Stichtse Groenlanden te doen en dan te schorsen. Bij terugkomst voor de beantwoording kan zij dan beide punten beantwoorden.

De voorzitter vindt het geen goed idee omdat er dan mogelijk zaken door elkaar gaan lopen en dit zorgt voor verwarring.

Mevrouw Stylianou (D66) steunt het voorstel van de heer De Pagter.

De heer Cornielje (PvdA) is van mening dat dit gecombineerd kan worden.

Mevrouw Zwinkels (CDA) wil het liever niet door elkaar doen, maar gaat daar er wel in mee als dit de wens is van de meerderheid.

De voorzitter schorst voor een sanitaire stop en begint dan met de inbreng voor agendapunt 8.

De voorzitter gaat na de beantwoording van agendapunt 8 verder met de beantwoording van dit agendapunt.

Wethouder Voortman dankt iedereen voor de suggesties en de betrokkenheid bij dit gebied. De wethouder legt uit dat Utrecht groeit en dat er tegelijkertijd ook een biodiversiteitscrisis is en iedereen te maken heeft met klimaatverandering. Daarom is het heel belangrijk om openbaar groen toe te voegen. Hierdoor worden mens en dier geholpen om prettiger in de stad te leven. Het is niet alleen het toevoegen van groen in de wijk, maar ook grotere stukken groen horen daarbij en dat is wat dit plan doet. Dit plan maakt veel los in de stad, er zijn meer dan driehonderd zienswijzen ingediend en dat waren niet allemaal bezwaren. De wethouder vond het dan ook goed om pas op de plaats te maken. Het participatieproject was zeer intensief, maar ook is het heel waardevol gebleken. Het overgrote deel van het voorstel omvat de bereikte consensus in de werkgroep. Daar waar geen consensus is bereikt heeft het college voor de beleidskaders gekozen. Zij vindt het noemenswaardig dat de bewoners in de werkgroep en het CDA met een alternatief plan zijn gekomen. Tussen de plannen zijn veel overeenkomsten en dat laat wat de wethouder betreft ook zien hoeveel waarde er aan het natuurgebied gehecht wordt. Uit de reactie van omwonenden en cultuurhistorici blijkt dat er ook veel waarde aan de landbouw gehecht wordt in het gebied. Daarom heeft de wethouder er ook echt voor gekozen om landbouw een plek te geven in het gebied, maar wel met een andere verhouding dan nu. Daarnaast moet het natuurinclusief worden. Wanneer er voor maximale vergroening gekozen zou worden dan betekent dit dat de boer weg zou moeten en dat de toegankelijkheid beperkt zou moeten worden. De wethouder is van mening dat het plan recht doet aan wat heel veel mensen willen. Of de keuze

voor landbouw kan blijven, is aan de raad, het college ziet deze ruimte wel. Het college heeft tot 2023 ongeveer 740.000 euro besteed aan kosten en inclusief 2024 is dat 1,1 miljoen en 40.000 euro. Hierin zitten ook de kosten voor de ambtelijke ondersteuning van het CDA. De kosten waren voor participatie 340.000 euro. De wethouder wil hiermee zeggen dat een substantieel deel van de kosten in de participatie zit.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vindt het jammer dat de ambtelijke ondersteuning aan hen benoemd wordt. Zij vindt de 1,1 miljoen euro die al besteed is een aanzienlijk hoog bedrag voor een plan waarvan het CDA de noodzaak niet ziet. Zij wil weten hoe de wethouder naar dit bedrag kijkt.

Wethouder Voortman is van mening dat het een hoog bedrag is, maar wanneer de wens is dat er participatie plaatsvindt of dat er onderzoek gedaan wordt, dan kost dat geld. De uitkomsten van de onderzoeken zijn ook door het CDA en de denktank gebruikt. Wanneer daar geen geld voor uitgegeven wordt dan wordt het gewoon een plan dat ter uitvoering gebracht wordt, maar dat is niet de keuze van de wethouder.

De voorzitter vraagt of de beantwoording van de wethouder korter kan.

De heer Van den Hoek (UtrechtNu!) vindt het verwijtend klinken naar het CDA toe. Die onderzoekskosten zijn gemaakt en hij is benieuwd welk deel van de 1,1 miljoen voor de kosten voor het onderzoek zijn geweest.

Wethouder Voortman heeft het over verschillende onderzoeken en over de participatie. De wethouder heeft dat niet precies uitgesplitst. Het onderzoek is niet alleen ten behoeve van het CDA. De wethouder geeft aan dat er meerdere onderzoeken zijn gedaan die ook weer gebruikt zijn voor het plan van het CDA en de denktank.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vindt het ongemakkelijk en zij wil een toezegging voor de uitsplitsing van de posten.

Wethouder Voortman kan dit toezeggen. De wethouder heeft geen plannen voor nieuwe horeca en er zijn ook geen plannen voor grootschalige evenementen. Een evenement waar de wethouder aan denkt, is bijvoorbeeld de avondvierdaagse. Over de oeververbinding wordt nog geen besluit genomen, maar er wordt onderzocht hoe de verbeterde verbinding vormgegeven kan worden. De wens voor openstelling van het Manitobabos komt voort uit de participatie. Voor het zover is, wordt eerst de natuurwaarde onderzocht. Op basis van de resultaten kan het effect bepaald worden voor het Manitobabos. Uit onderzoek blijkt dat perceel D de hoogste waarde heeft voor hoogwaardige natuur; afplaggen brengt het perceel direct in de positie om dat te benutten. Wanneer dat niet gedaan wordt dan duurt dit proces nog decennia en dat heeft de ecoloog in de RIB ook aangegeven. Deze gaf ook aan dat afplaggen bij natuurbeheer hoort. Met het plan verandert de balans tussen natuur en landbouw en dat heeft gevolgen voor de bedrijfsvoering. De wethouder is van mening dat er voldoende voorbeelden te vinden zijn waaruit blijkt dat dit heel goed samen kan. In het plan blijft 16 hectare in gebruik als landbouwgrond. De pachter wordt beheerder voor de overige percelen met landbouwkundig medegebruik. Door middel van begeleiding en goede afspraken samen met Weiland wordt de rol van de pachter juist geborgd als gebiedspartner. Naar aanleiding van de RIB heeft de wethouder nog met de pachter gesproken en hij geeft aan hoe hij het het allerliefst zou zien, maar kan zich vinden in de afspraken die klaarliggen om door de raad geaccordeerd te worden.

De heer Van den Hoek (UtrechtNu!) kan zich voorstellen dat de boer peentjes zit te zweten over wat er gaat gebeuren. Het lijkt de heer Van den Hoek beter het uit te voeren zoals de boer het zelf wil.

Wethouder Voortman is van mening dat dat ten koste gaat van de ruimte voor natuur. De wethouder kijkt naar het vergroten van de hoeveelheid openbaar groen. Zij snapt de wens van de boer, maar het heeft ook te maken met de doelen die gesteld zijn. Dit plan is wat haar betreft de ideale balans. Op alle schaalniveaus moet groen worden toegevoegd dus dit project draagt daaraan bij met 14 hectare openbaar groen. De kortlopende pachtcontracten waren noodzakelijk de afgelopen jaren omdat er aan een toekomstvisie werd gewerkt naar aanleiding van de RSU en de wens om meer openbaar groen toe te voegen in de stad. De gemeente had de verwachting dat

het sneller zou gebeuren en de intentie was ook niet om een aantal keren een kortlopend contract aan te bieden. De wethouder vindt dat dit inderdaad een vervelende situatie is geweest. Met de vaststelling van dit plan komt hier een eind aan en zullen er langlopende contracten van zes jaar worden afgesloten met de intentie tot verlenging. Daarnaast wordt er ook een overeenkomst gesloten voor het beheer van de overige percelen dat een nieuw verdienmodel voor de boer oplevert.

De heer Vintges (VVD) vindt het fijn te horen over de langdurige contracten. Hij wil weten of de gemeente er achteraf spijt van heeft gehad dat zij de boer in zoveel onzekerheid heeft laten zitten.

Wethouder Voortman vraagt zich in dit geval af hoe het dan anders had gemoeten. In mei 2023 is besloten tot het maken van een pas op de plaats. Wanneer dat plan door was gegaan dan was het anders geweest en had de boer meer zekerheid geboden kunnen worden. Zij begrijpt dat het heel vervelend voor de boer is geweest en zij hoopt dit nu achter zich te kunnen laten. De gemeente werkt al samen met de boer door middel van overleg. De gemeente heeft de boer ook aangeraden een adviseur te nemen die door de gemeente betaald wordt. Hij wordt echt gezien als een gebiedspartner en er is echt gezocht naar een compromis dat aansloot bij de wensen van de boer. Het is ook logisch om dat beide partijen water bij de wijn moeten doen. Op perceel C wordt een gemaaid pad gerealiseerd om de beleving van bloemrijk grasland te faciliteren. Dat pad wordt opengesteld na de broedtijd om vogels niet te verstoren. Op de natuurinclusieve landbouwpercelen komt geen pad om de agrarische doelstellingen niet in de weg te zitten. In december 2023 was er een grote bijeenkomst waarover veel consensus was en in januari zijn de geschilpunten doorgesproken. De wethouder had toen het idee dat, wanneer de punten dicht bij elkaar lagen, zij de partijen nog had laten doorpraten. De conclusie was echter dat doorpraten niet tot consensus zou leiden en dat het logisch was dat het college met een voorstel zou komen. Dat voorstel ging over het pad over de grote akker en dat is geschrapt, en het pad over perceel C en dat is blijven staan.

De heer Vintges (VVD) vindt het woord compromis ongelukkig gekozen omdat er nu een keuze vanuit de gemeente is gemaakt terwijl deze paden er bij de bewoners en de denktank juist uit zijn gehaald. Hij vindt het dan geen compromis.

Wethouder Voortman heeft de voorstellen naast elkaar gelegd en dan is er maar één perceel waar een pad overheen komt. Het had de wethouder ook heel mooi geleken wanneer er ook een pad over de grote akker zou komen, maar dat heeft zij er bewust uit gehaald en dat is het compromis. De wethouder vindt een oeververbinding wel nuttig, maar er wordt eerst een goedkoop haalbaarheidsonderzoek gedaan om te kijken welke variant realistisch is. Wanneer er een geschikte verbinding is, zal deze worden voorgelegd aan de raad. Deze verbinding is inderdaad niet gedekt in de beschikbare middelen en dan zal de raad ook een budget moeten toekennen. De wethouder wacht de amendementen hierop af. Landbouw is juist een kernwaarde voor het gebied en dat hoort hier thuis met een andere balans en meer respect voor de natuur met bijvoorbeeld graan dat kan bijdragen aan de lokale voedselketen. Nat schraalland ontwikkelen zit al in het plan. Het idee om de afgeplagde grond te gebruiken voor het ophogen van de paden vindt de wethouder een goede suggestie en sowieso gaat het plan uit van een gesloten grondbalans. Het heeft ook de voorkeur van de gemeente om maaisel te kopen voor zaden bij Natuurmonumenten. Het maaien van perceel B, C en D zal in beheersovereenkomst worden geregeld en niet in de pachtovereenkomst. Daarin worden ook duidelijke afspraken gemaakt over de doelen, de werkwijze en de monitoring. Daarin wordt ook gefaseerd maaien meegenomen. Het kiezen voor oude gewassen en soorten met subsidie vanuit de provincie maakt ook deel uit van de plannen. Het autoluw maken van de Tweede Polderweg vindt de wethouder een goede suggestie en zij pakt dit op bij de uitwerking. De bestrijdingsmiddelen van de fruitteler zijn wel ter sprake gekomen, maar deze vallen buiten het projectgebied. Bij de VGU is gevraagd of zij de fruitteler hierop aan kunnen spreken. Zij gaan over de huurovereenkomst met de fruitteler. De wateropslag is eruit gehaald omdat het consequenties voor de opbrengsten van de pachter had. Op de Franciscusdreef wordt de oversteek verbeterd en voor de Vechtdijk zijn er meerdere opties zoals de fiets te gast, éénrichtingsverkeer en/of autovrij. De wethouder wil minimaal 30 kilometer per uur en de auto te gast. De gemeente biedt langetermijnzekerheid aan de boer door middel van een zesjarig contract. Daarnaast wordt de ontwikkeling gemonitord om zo mogelijk te kunnen bijsturen. De subsidie die de boer van ‘Boer en natuur’ krijgt loopt hiermee gelijk. Recreatie wordt wel toegevoegd, maar van welke type dat is nog niet duidelijk. Het moet wel passen binnen het gebied

en de wethouder dacht voornamelijk aan wandelen en verblijf aan de randen bij de entreezones. Dit wordt ook wel de uitgekiende zonering genoemd. De wethouder kiest voor natuurinclusieve landbouw; daar worden andere functies zoals spelen ingepast. Door meer wandelpaden, sport- en speelaanleidingen en ook de entreezones geeft dit meer mogelijkheden. Hierdoor wordt het ook gemakkelijker gemaakt. De paden over NNM-percelen vindt de wethouder wel belangrijk voor de beleving van de bezoekers om door de natuur te lopen. Ook deze maaipaden worden pas na het broedseizoen opengesteld. In de participatie is het herstel van het Jaagpad belangrijk bevonden. Hoe dit er precies uit gaat zien, weet de wethouder nog niet, maar dat wordt in de IPVE verder uitgewerkt. De duiventil zal als ornament gezien worden en heeft niet de functie om te fokken met de duiven. De wethouder kan geen dwingende afspraken maken met de pachter over het afnemen van het vee op het bedrijf. Wel kunnen er afspraken gemaakt worden over het gebruik van de percelen zoals de hoeveelheid mest die uitgereden mag worden en het beheerregime. Op de natuurpercelen mag geen mest meer worden uitgereden en deze vermindering wordt gecompenseerd gedurende de komende zes jaar. Daar krijgt hij geleidelijk aan minder compensatie voor. Bij de proef met het graan wordt pas na het mislukken bekeken wat er dan komt. De wethouder verwacht eind 2025 de IPVE op te leveren; of dit ook een raadsvoorstel kan worden is niet volgens het Utrechtse planproces. Wanneer dit de wens is dan kan dat gevraagd worden, maar dit brengt dan wel vertraging en extra kosten met zich mee. Dat het plan onnodig is zoals Volt aangaf, daar is de wethouder het niet mee eens. Met de investering wordt er een enorme boost gegeven aan de natuurwaarde en de recreatiewaarde. De zienswijzen die zijn ingediend, waren op de vorige plannen en aan de hand daarvan is ook het nieuwe plan gemaakt. De wethouder vindt wel dat de natuur er beter van wordt en de zienswijzen waren niet alleen maar bezwaren. De wethouder ziet dat er juist wel veel mensen willen dat er iets verandert.

Mevrouw Zwinkels (CDA) heeft een punt van orde en zij wil aangeven dat er in het begin van het plan te lezen is wat zij vinden over de nut en de noodzaak. Het CDA heeft het plan vooral geschreven omdat het wil bijsturen op dit college.

De voorzitter twijfelt of dit een punt van orde is, maar accepteert de opmerking.

Wethouder Voortman vindt het prima wanneer het plan bedoeld is als aansturing.

De voorzitter schorst de vergadering voor lunch om 13.15 uur.

De voorzitter heropent de vergadering om 14.00 uur en de wethouder gaat verder met de beantwoording van de vragen.

Wethouder Voortman heeft de driehonderd inzendingen verwerkt in de rapportage en ook gebruikt voor de input van de participatie met de werkgroep. Daarnaast is er een buurtonderzoek uitgevoerd in Zuilen en Overvecht over het gebied en het project. De intensive dialoog en de uitkomst van het buurtonderzoek hebben tot dit verbeterde plan geleid.

Mevrouw Kool (Volt) is benieuwd naar het beeld van participatie omdat de wethouder zegt dat iedereen van een reactie is voorzien en dat er toen een werkgroep is opgesteld. Volt heeft toch een ander beeld van participatie dan een reactie op een reactie en een groepje van vijftien personen.

Wethouder Voortman vindt dat er vriendelijker gesproken mag worden over de groep van vijftien bewoners. Deze groep heeft er veel tijd ingestoken en zij hebben op hun beurt weer contact gehad met buurtgenoten. De wethouder is van mening dat er voldoende gedaan is op deze manier. Er zijn juridische procedures mogelijk wanneer het bestemmingsplan wordt aangepast. De werkgroep wil graag dat de akker er komt en de verwachting is dan ook dat er geen procedures komen. Bij de vergunningaanvraag kunnen er ook bezwaren worden ingediend en dat kan voor vertraging zorgen. Dit gaat nog altijd sneller dan decennia wachten op herstel van de natuur. De wethouder geeft aan dat het gaat om het omzetten van weilanden naar openbaar toegankelijk biodivers groen en dan is er geen sprake van greenwashing. Het ene groen is niet hetzelfde als het andere groen. De wethouder benadrukt dat er geen bomen worden gekapt voor het Jaagpad. Uit de startdocumenten blijkt juist dat de natuur een enorme boost krijgt met dit plan. De wethouder kan zich niet herinneren dat er eerder zoveel groen is toegevoegd in de zes jaar dat zij wethouder is. Het plan met de boer is toekomstbestendig door de pachtcontracten van zes jaar en

het geeft hem ook nieuwe mogelijkheden voor nieuwe verdienmodellen. Het college denkt ook mee met de boer over nieuwe ideeën. De wethouder zal de vraag stellen aan de boer of de kalfjes bij de moeder kunnen blijven, maar dit is aan de boer zelf. De wethouder herkent de opmerking van DENK over het gebied en de meerwaarde wordt nog groter met de uitwerking van dit plan. De wethouder vindt het goed wanneer meer Overvechters het gebied als van hen gaan zien. Festivals zijn niet de bedoeling, maar wel zullen er bij de entreezones mogelijkheden gecreëerd worden om bijvoorbeeld te picknicken. De boer neemt deel aan het programma Boerderij in de kijker, wat betekent dat schoolklassen een kijkje kunnen komen nemen; er zijn al twintig klassen aangemeld voor een bezoek. De wethouder geeft aan dat de 25 hectare die in de RSU genoemd wordt, een indicatie zijn. Hier gaat het in totaal om 28 hectare landbouwgrond en wanneer er meer hectaren openbaar groen bij moeten komen dan gaat dit ten koste van de boer.

Mevrouw Stylianou (D66) begrijpt dat het gehele doel niet in dit gebied gehaald kan worden. Ze geeft aan dat er in het raadsvoorstel wel wordt aangegeven dat het plan minder dan eerst bijdraagt aan de doelstelling. Zij wil weten waar deze aantal hectaren dan vandaan gehaald worden.

Wethouder Voortman moet nog zoeken naar andere locaties van de scheggen. Het is voor de wethouder een afweging van prioriteiten in het gebied. Een van de speerpunten is de stilte en de rust in het gebied. Wandelen en fietsen moet mogelijk zijn samen met het bevorderen van natuurlijk spelen. In de RIB hebben mensen uit de denktank gesproken en het startdocument is samengesteld op consensus van de werkgroep en daarom is de wethouder van mening dat het document op steun kan rekenen. De wethouder is niet bereid de plannen in te trekken. De wethouder zorgt dat er in ieder geval een ommetje komt voor mensen met een beperking en daar gaan zeker geen bomen voor wijken. Ook komt er een ommetje voor mensen met een visuele beperking. Het plan is niet aan de bewoners gegeven omdat het college het ook belangrijk vindt dat ambities die voortkomen uit de ruimtelijke strategie Utrecht, terugkomen in dit gebied met de aanvoer van andere soorten. Met die doelen kan de gemeente het niet geheel overlaten aan bewoners, wel zijn er zoveel mogelijk wensen meegenomen.

Mevrouw O'Connor (EenUtrecht) verduidelijkt de vraag dat het niet de bedoeling was dat het helemaal los gelaten zou worden, maar waarom de bewoners niet door middel van handvatten van de gemeente aan zet waren.

Wethouder Voortman verduidelijkt dat dit is wat er gedaan is door middel van de werkgroep die ook flink aan het werk gezet is. Het gaat hier om het omvormen van weilanden en openbaar biodivers groen en daarmee wordt zeker wel vergroend. In het duurzaamheidsverslag telt de oppervlakte mee voor Overvecht, maar dat is wel administratief. Voor de scheggen moet heel Utrecht genomen worden. De pachter krijgt verantwoordelijkheid en hij gaat het natuurbeheer voor de NNM-percelen doen en hier komt alleen vee als nabeweiding. Het bewonersplatform Noordwest was onderdeel van de participatie. In het natuurgebied wordt onderzocht of zelfbeheer onderdeel van het beheer kan zijn. De overige vragen van Stadsbelang Utrecht over het Rekenkamerrapport slaat de wethouder over. Bij de entreezones komen bordjes met cultuurhistorische plaatsen en zo komt er ook meer aandacht voor cultuurhistorie. Kleinschalige evenementen ziet de wethouder gelijk aan welke er nu plaatsvinden zoals een avondvierdaagse of een boerenmarkt.

De heer Paalman (Horizon) wil weten wat voor soort evenementen er niet plaats mogen gaan vinden voor de kaders.

Wethouder Voortman kan aangeven dat Smeerboel er niet gaat komen. De wethouder heeft eerder een toezegging gedaan om de kosten uit te splitsen en zij kan aangeven dat er, tot er pas op de plaats werd gemaakt, 70.000 euro voor onderzoek en 340.000 euro voor ambtelijke uren is uitgegeven. Daarna is er 200.000 euro uitgegeven aan onderzoeken en 540.000 aan ambtelijke uren. De wethouder vindt dat een investering in het luisteren naar de stad voor de behandeling van het WO-verzoek, de afhandeling van de driehonderd zienswijzen en de tien bewonersbijeenkomsten, maar ook de wandeling in het gebied en de overleggen met de stakeholders. Al met al heeft het een veel beter plan opgeleverd waarbij een optimale balans gevonden is.

Tweede termijn

Mevrouw Alblas (ChristenUnie) wil de openstelling van het Manitobabos er het liefst helemaal uit en zij kan het onderzoek naar de natuurwaarden niet terugvinden. Zij wil de toezegging van de wethouder dat eerst de uitkomst van het onderzoek wordt afgewacht. Daarna moet de raad beslissen over het openstellen van het bos. Nu moet er gestemd worden voor een voorstel waarvan de gevolgen niet duidelijk zijn.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) vraagt of de ChristenUnie ervoor openstaat om de openstelling als raad eruit te halen.

Mevrouw Alblas (ChristenUnie) dacht hier ook aan.

Mevrouw Stylianou (D66) vraagt hoe de ChristenUnie het weegt dat het bos ook opengesteld wordt voor natuurlijk spelen.

Mevrouw Alblas (ChristenUnie) wil eerst weten wat de gevolgen zijn omdat het nu een stuk ongerepte natuur is. Het openstellen en spelen toelaten gaat gevolgen hebben en dat wil zij eerst helder hebben.

Mevrouw Stylianou (D66) vraagt of zij de ChristenUnie aan haar zijde kan vinden in haar opvatting dat, wanneer de ChristenUnie mocht besluiten het openstellen van het bos te schrappen, er dan elders speelelementen komen.

Mevrouw Alblas (ChristenUnie) deelt de mening dat de speelnormen gehaald moeten worden en dat kan zonder toestellen wat haar betreft. Zij kan nu geen toezegging doen aan D66 omdat dit afhangt van de ideeën.

Mevrouw Stylianou (D66) is het daarmee eens, maar zonder bos kan er niet gespeeld worden. Hier wil zij het dan later nog over hebben omdat zij het ook aantrekkelijk wil maken voor families met kinderen.

Mevrouw Kool (Volt) wil haar standpunt anders formuleren. Volt is zeker voor de natuur, maar nu wordt de helft van het budget niet aan natuur besteed. Het aanpassen van wegen en paden neemt een groot deel van het budget. Wat zij vooral wil weten is of er nog een mogelijkheid is dat een deel van het geld toch naar natuur in de wijken zelf gaat. Daarnaast dankt zij de wethouder voor het verduidelijken van de uitgaven. Graag zou zij willen weten hoeveel mensen er bereikt zijn met dit budget, dus hoeveel euro er naar de inspraak van bewoners is gegaan. De conclusie blijft dat er niet voldoende kennis en duidelijkheid is over wat goed is voor de natuur en dus doet zij nogmaals de oproep het voorstel terug te trekken.

Mevrouw O'Connor (EenUtrecht) overweegt een motie in te dienen om het bewonersvoorstel aan te nemen.

De voorzitter geeft aan dat dit later komt.

Wethouder Voortman stelt dat het onderzoek in het Manitobabos nog uitgevoerd wordt en dat het standaard is dat de natuurwaardetoets wordt gedaan. Uiteindelijk bepaalt de uitkomst of het bos al dan niet wordt opengesteld. In de IPVE zal duidelijk worden wat de waarden zijn en dan kan er besloten worden of het bos wordt opengesteld. Het is niet de bedoeling dat er speeltoestellen in het bos komen.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) vraagt of het betekent dat de raad nog voor en tegen kan zijn wanneer het in de IPVE besproken wordt.

Wethouder Voortman geeft aan dat de IPVE kan geagendeerd worden, maar zij wil het niet als raadsvoorstel voorleggen. Het is niet de bedoeling dat er speeltoestellen in het Manitobabos komen, deze komen aan de Manitobadreef. Een gedeelte van het geld gaat ook naar het beter bereikbaar maken van groen en dat maakt dat er altijd een dergelijke verhouding zal blijven. Het college wil juist dat ook mensen uit andere wijken van dit gebied gebruik gaan maken.

Mevrouw Kool (Volt) vindt het ingewikkeld dat er geld uitgegeven worden aan het beschikbaar maken van groen, terwijl er in het Rekenkamerrapport naar voren komt dat de gemeente geld te kort heeft om groen beschikbaar te maken.

Wethouder Voortman wil het groen ook bereikbaar maken en daar moet dan ook geld aan besteed worden. De wethouder is niet van plan het plan in te trekken. De wethouder geeft aan dat er in totaal 550 bewoners bereikt zijn door middel van de participatie, er waren driehonderd reacties op de eerste versie van het plan, de bewonersgroep bestond uit 14 personen en de overige deelnemers aan de werkgroep waren er 15 en met het buurtonderzoek zijn 271 mensen bereikt. De wethouder is van mening dat er echt is geprobeerd zoveel mogelijk mensen te betrekken en zij vindt het een goede investering.

Gemiste antwoorden

Er zijn geen gemiste antwoorden.

De voorzitter vraagt naar de voorstellen en concludeert dat het in ieder geval als B-punt naar de raad gaat.

Mevrouw Zwinkels (CDA) heeft twaalf amendementen klaarliggen en weinig toezeggingen gehoord. Zij wil met de collega's nog bekijken hoe zij dit compact naar de raad door kan zetten.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) heeft acht amendementen waarvan er een aantal een overlap hebben met die van het CDA. Zij geeft aan dat de voorzitter voor het debat kan uitgaan van heel veel amendementen.

Mevrouw Stylianou (D66) vindt het fijn als de amendementen vroegtijdig gedeeld worden zodat zij zich voor kunnen voorbereiden en het debat ook sneller gaat.

Mevrouw Alblas (ChristenUnie) overlegt nog even met de fractie over het Manitobabos.

De voorzitter stelt voor het voor vijfenveertig minuten naar de raad door te geleiden.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) vindt zestig realistischer.

De voorzitter concludeert dat er geen bezwaar is voor zestig minuten.

Toezegging

Wethouder Voortman had een toezegging gedaan om de kosten verder uit te splitsen, maar die heeft zij al mondeling toegelicht.

Mevrouw Zwinkels (CDA) wil wel nog een schriftelijke uitsplitsing omdat zij de mondelinge uitsplitsing niet voldoende vond.

Wethouder Voortman benadrukt dat het ook in het verslag terug te lezen zal zijn, maar zij komt met een memo als daar behoefte aan is.

8. Raadsvoorstel Zienswijze Jaarrekening 2023 en begroting 2025 Recreatieschap Stichtse Groenlanden

De voorzitter heropent de vergadering om 12.05 uur en gaat verder met inbreng waarna er geschorst wordt voor de voorbereiding op de beantwoording van dit punt en nog de beantwoording van agendapunt 7.

De voorzitter geeft aan dat het dagelijks bestuur van Recreatieschap Stichtse Groenlanden een aanbiedingsbrief met de Conceptjaarrekening 2023 en Ontwerpbegroting 2025 heeft gestuurd. Het college doet een voorstel voor een zienswijze op beide stukken.

Mededelingen

De wethouder heeft geen mededelingen.

Mededelingen

De commissieleden hebben geen mededelingen.

Eerste termijn

De heer De Pagter (VVD) vraagt al jaren aandacht voor het verbeteren van de toiletvoorzieningen in de stad. Nu is er een petitie ingediend voor de Maarsseveense plassen die wel buiten de gemeente vallen, maar de wethouder zit in het bestuur van de Stichtse Groenlanden. Hij vraagt een toezegging van de wethouder aan de slag te gaan met de petitie en het plaatsen van een toiletgebouw en niet alleen het plaatsen van dixi's. Het andere punt dat hij heeft, gaat over de zienswijze. Hij merkt op dat het gebied is overgenomen door Staatsbosbeheer en hij heeft begrepen bij dat de overgang van het strand nog niet alles goed is gegaan. De VVD vroeg zich af of hier in de begroting nog extra aandacht aan gegeven moet worden. Hierop wil hij graag een reactie van de wethouder.

Mevrouw Stylianou (D66) steunt de oproep van de heer De Pagter voor het toiletgebouw. In de zienswijze op de begroting is gevraagd om concrete voorstellen met betrekking tot betaalbaarheid, ondernemerschap, duurzaamheid, klimaatadaptatie en biodiversiteit en dit uit te werken in een vierjarig uitvoeringsplan. Mevrouw Stylianou vindt het zonde dat dit niet gelukt is en vraagt zich af of dit nog gaat komen. Van de wethouder wil zij ook weten of er voldoende vertrouwen is dat het de goede kant op gaat met het recreatieschap omdat er nog weinig output is.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) is ook teleurgesteld over de vertraging van het vierjarenplan. Zij wil van D66 weten of zij deze boodschap ook duidelijk willen maken in de zienswijzebrief zodat dit aan het bestuur wordt meegegeven.

Mevrouw Stylianou (D66) vindt dit een goed idee.

Mevrouw Nederhand (Volt) heeft gelezen dat de financiële risico's op hoog zijn ingeschat en zij wil van de wethouder weten of dit in de begroting ook is meegenomen en of de wethouder dit ook ziet.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) heeft een verzoek om een aanpassing van de zienswijzebrief. Zij is teleurgesteld over het feit dat er geen verklaring over het niet halen van het vierjarenplan is opgenomen in de zienswijzebrief. Als tweede wil zij een toevoeging aan de zin over het terughoudend zijn op de recreatie. PvdD wil dat er ook bij komt staan dat er terughoudend wordt omgegaan met activiteiten die geen betrekking hebben op de bescherming van de natuur, hiervoor wil zij een toezegging van de wethouder.

De heer Van den Hoek (UtrechtNu!) steunt de toiletoproep van de heer De Pagter, maar hij ziet dan ook graag dat mensen met een beperking hier ook continu terecht kunnen.

De heer Dijkstra (CDA) heeft een opmerking omdat hij het belangrijk vindt dat de gemaakte afspraken ook worden nagekomen. Hij wil in de zienswijze duidelijk benadrukt hebben dat de partners de stukken tijdig moeten aanleveren.

De voorzitter constateert dat dit de inbreng was en hij schorst de vergadering tot 12.40 uur voor de voorbereiding van de antwoorden.

De heer De Pagter (VVD) heeft een punt van orde omdat het wat hem betreft dan wel het handigste is om dit agendapunt eerst af te ronden na de schorsing.

De voorzitter heropent de vergadering om 12.40 uur. Hij heeft een punt van orde dat de lunchpauze wel gehandhaafd blijft. De voorzitter wil voorleggen aan de commissie of het mogelijk is om tot 13.15 uur of 13.30 uur door te gaan en de lunchpauze in te korten.

Mevrouw Alblas (ChristenUnie) vindt het logisch om te schorsen na behandeling van dit agendapunt.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) is van mening dat dit agendapunt geen twintig minuten meer duurt en zij vindt het dan ook zonde om niet verder te gaan.

De voorzitter heeft hetzelfde punt. De behandeling van agendapunt 7 gaat wel langer duren en daarom zou hij graag zoveel mogelijk al behandeld hebben. Hij vraagt of een half uur pauze voldoende is.

De heer Cornielje (PvdA) wil graag13.15 uur aanhouden.

De voorzitter stelt vast dat er om 13.15 uur geschorst gaat worden.

De heer Dijkstra (CDA) is van mening dat er een uitloop is en dat dit ten koste moet gaan van de ochtendtijd. Hij verzoekt dan ook de pauze in te korten tot dertig minuten.

De heer Van den Hoek (UtrechtNu!) heeft dezelfde mening.

De heer Cornielje (PvdA) verzoekt om wel gewoon om 14.00 uur weer te beginnen en hij vraagt of daar rekening mee gehouden kan worden.

De heer Vintges (VVD) deelt de mening van de PvdA.

De heer Dijkstra (CDA) probeert er ook rekening mee te houden omdat hij vanavond mogelijk zelf in de knoop komt.

De voorzitter doet een stemming en concludeert dat er een meerderheid is voor 45 minuten pauze.

Wethouder Voortman heeft de mogelijkheden voor een toiletvoorziening al onderzocht en het ligt ook al voor bij Staatsbosbeheer voor verdere uitwerking. De wethouder zal het ook meenemen naar het bestuur. Over de overname van Staatsbosbeheer kan niets worden opgenomen in de zienswijze; wel is er al aangestuurd op het verbeteren van de samenwerking in de processen en in de brief. Daarnaast is er ook al aangegeven dat dit al beter loopt. De wethouder kan het mondeling toelichten, maar wanneer de tekst in de brief aangepast moet worden dan zou dit via een amendement moeten gaan. Dit geldt ook voor de andere aanpassingen aan de brief die gevraagd zijn. Al voor de zomer is er gestart met de uitwerking van de toekomstvisie waarin ook maatregelen worden genomen zoals klimaatadaptatie en betaalbaarheid. De planning is dat deze visie medio 2025 gedeeld wordt. De wethouder is van mening dat de samenwerking met Staatsbosbeheer steeds meer vooruit gaat. De knelpunten en oplossingen zijn uitgebreid besproken tijdens een samenwerkingsbijeenkomst. De wethouder houdt rekening met het risico op het niet nakomen van de erfpacht. Met de verdere verbetering van de PSE-cyclus wordt de voortgang ook inzichtelijker. De wethouder begrijpt de teleurstelling over het feit dat het vierjarenplan niet gehaald is. Het college is al wel gestart met de gebiedsvisie en gebiedspaspoorten en de koppeling daarvan. De kosten die gemaakt worden voor natuur en landschap hebben voornamelijk betrekking op de kosten voor marketing, communicatie en publieksgerichte functies, daar wil de wethouder terughoudend in zijn. De wethouder wil dit in de vergadering wel verduidelijken, maar ook hier geldt dat, wanneer de tekst aangepast dient te worden, dit via een amendement gaat. Ditzelfde geldt voor het aanleveren van de stukken; ook dit kan mondeling benadrukt worden door de wethouder. De aanlevering van rapportages gaat al beter.

Tweede termijn

De heer De Pagter (VVD) vindt de mondelinge toelichting prima en het kan wat hem betreft als A-punt door.

Gemiste antwoorden

Er zijn geen gemiste antwoorden.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) licht toe dat het voor hen wel een B-punt is op de twee punten die eerder genoemd zijn.

De voorzitter stelt voor het voor vijf minuten op de agenda te zetten.

Toezegging
Er zijn geen toezeggingen benoemd.

9. Raadsbrief Verkeersveiligheid voorrangsplein ’t Goylaan

De voorzitter schorst de vergadering voor een woordvoerderswissel.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) wil graag bij wijze van uitzondering nog een agendering doen voor de volgende vergadering over de schriftelijke vraag nummer 133 over parkeren op het schoolplein. De eerste agendeerder is het CDA en daarna de ChristenUnie, DENK, PvdA, D66, GroenLinks, VVD, PvdD.

De heer Bosch (UtrechtNu!) wil zich ook aansluiten

De voorzitter concludeert dat ook Horizon, EenUtrecht en Student&Starter zich nog aansluiten.

De heer Dekkers (GroenLinks) geeft aan dat er ook nog een brief komt over parkeren waarin ook iets komt over de regeling voor onderwijs. Hij vindt het slim om dit gelijktijdig te bespreken.

De voorzitter geeft aan dat de brief dan ook besproken kan worden als deze er dan al is.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vindt het belangrijk om dit punt te bespreken omdat de vragen gaan over het feit dat er problematiek op de schoolpleinen wordt ervaren en dat er ruimte gemaakt gaat worden om daar te gaan parkeren en dat is voor de ChristenUnie de verkeerde kant op. Daarnaast hebben scholen veel problemen met de invoering van betaald parkeren.

De voorzitter stelt voor het te agenderen voor 17 oktober voor één uur.

De voorzitter gaat verder met het agendapunt en hij geeft aan dat uit de verkeersveiligheidscijfers blijkt dat hier veel ongelukken gebeuren. Er zijn nu maatregelen genomen, maar de vraag is of dit voldoende is. De fracties gaan graag in gesprek over de maatregelen, de monitoring en het vervolg.

Mededelingen
De wethouder heeft geen mededelingen.

Mededelingen
De commissieleden hebben geen mededelingen.

Eerste termijn

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) benadrukt dat heel Utrecht het voorrangsplein aan de ’t Goylaan kent. Als automobilist weet je vaak niet waar je moet kijken om geen fietser aan te rijden en de fietsers op hun buurt moeten vrezen voor hun leven. Het gevoel van onveiligheid wordt onderstreept door de cijfers die er bekend zijn over het aantal ongevallen. In juli 2016 werd deze rotonde in gebruik genomen en nu acht jaar verder is de gemeente er bijna. Hij vraagt de wethouder of het plein nu af is en of de laatste maatregelen zijn uitgevoerd en de effecten daarvan bekend zijn. Hij wil weten welke maatregelen er genomen zijn voor verkeer dat hier voor het eerst komt omdat hier het grootste probleem ligt, volgens de ChristenUnie.

De heer Bosch (UtrechtNu!) vraagt of de ChristenUnie ervan overtuigd is dat dit soort pleinen niet werken.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) heeft duidelijk ook een zorg. Daarnaast vindt hij het niet verkeerd wanneer er nieuwe zaken geprobeerd worden in de stad omdat er meer ruimte moet komen voor groen of andere ontwikkelingen, maar het houdt wel ergens op voor hem.

De heer Bosch (UtrechtNu!) is van mening dat het al acht jaar een gevaarlijke situatie is met continu aanpassingen. Hij wil van de ChristenUnie weten of de conclusie niet moet zijn dat deze pleinen niet meer aangelegd moeten worden.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) noemt het acht jaar leren en hij is niet per se tegen nieuwe dingen doen. Hij vraagt zich echter wel sterk af of het hier achteraf verstandig is geweest.

De heer Bosch (UtrechtNu!) vraagt of de ChristenUnie zich ondanks de lerende fase ook afvraagt of het wel zo verstandig was dat er nog twee van dergelijke rotondes zijn aangelegd.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vindt dat er op andere plekken andere zorgen zijn. Op de Marnixlaan zijn er wel degelijk ook zorgen met name over de hulpdiensten. In Kanaleneiland is er ook een aangelegd en daar werkt het juist goed voor de doorstroming.

De heer Dekkers (GroenLinks) vraagt in hoeverre de ChristenUnie de conclusie baseert op het onderzoeksrapport. Deze conclusie kan hij namelijk niet trekken.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) heeft nog geen conclusie getrokken, maar hij heeft vooral nog veel vragen.

De heer Dekkers (GroenLinks) is daar blij mee.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vraagt hoe het staat met de maatregelen en in het bijzonder welke maatregelen er zijn getroffen voor verkeer dat er voor de eerste keer komt. Na acht jaar vraagt hij zich af of het plein wel zo'n goed idee was en hij wil van het college weten wat het standpunt is, kijkend naar voorrangspleinen. Hij wil weten wat er geleerd is voor toekomstige voorrangspleinen met vernieuwende maatregelen. Hij is van mening dat het goed is, maar dat er ook kritisch naar vernieuwingen gekeken moet worden. Hij vraagt hoe de wethouder terugkijkt en waarom het zo lang heeft moeten duren om hier een fatsoenlijk voorrangsplein van te maken. Ook wil hij weten of er lessen zijn getrokken van deze situatie. ChristenUnie vraagt de wethouder of de kosten gedeeld kunnen worden die gemaakt zijn naar aanleiding van alle audits en onderzoeken die daarvoor nodig waren. De ChristenUnie wil hiermee inzicht krijgen of dit de moeite waard is geweest. De gemeente zit in financieel zwaar weer en dat betekent dat er scherpe keuzes gemaakt moeten worden in het programma Bereikbaarheid. Dit betekent dat de gemeente terughoudend moet zijn met nieuwe ideeën waarvan de effecten nog niet bewezen zijn. Hij wil van de wethouder weten of de wethouder die mening deelt en of daar rekening mee gehouden is in plannen voor bereikbaarheid.

De heer Dijkstra (CDA) is van mening dat de herinrichting van de 't Goylaan een miljoenenproject was dat nog niet succesvol is gebleken. Het CDA maakt zich ook zorgen over de toekomst omdat het binnenstedelijk bouwen en omleidingen de druk zullen laten toe nemen. Het aantal auto's in Utrecht blijft ook toenemen en daarmee ook de risico's voor de verkeersveiligheid. Hij vraagt of de wethouder ook verder kijkt dan wat zij ziet op dit plein. Het CDA is niet enthousiast om een groenstrook aan te leggen tussen de parkeerplaats van het winkelcentrum aan de Constant Erzeijstraat. Het CDA denkt dat de bereikbaarheid van het winkelcentrum hierdoor slechter wordt en meer druk legt op de 't Goylaan die al heel druk is. Hij wil van de wethouder weten of dit met de ondernemers besproken is. Hij wil een toezegging van de wethouder dat zij eerst de uitslag van het onderzoek naar de bereikbaarheid afwacht voor zij verder gaat met de ontwikkeling van de groenstrook. Het verlagen van de snelheid en de extra fietsafslag lijken het CDA een goed idee om verder uit te werken. Tot slot vraagt hij hoe de geleerde lessen in andere projecten geborgd worden. Hij sluit zich aan bij de vraag van de ChristenUnie over het in beeld brengen van de kosten.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) is benieuwd of het CDA ook de andere kant ziet zoals de verbeterde doorstromingen en dat er extra groen bij is gekomen waardoor de uitstraling van de straat ook verbeterd is.

De heer Dijkstra (CDA) is het daar mee eens, maar de meningen zijn daar wel heel verschillend over en voor nu richt het CDA zich op de verkeersveiligheid.

De heer Bosch (UtrechtNu!) vraagt of het CDA het met hem eens is dat de doorstroming nu wordt afgewend op de Waterlinieweg waar mensen in de file staan om de straat op te kunnen.

De heer Dijkstra (CDA) maakt zich zorgen omdat hij het idee krijgt dat de problemen steeds groter worden.

De voorzitter concludeert dat de derde agenderende partij Utrecht Solidair er niet is en hij gaat daarmee naar de volgende fractie.

De heer De Pagter (VVD) is ook van mening dat er al vaak over gesproken is. Ook toen zijn er al stevige debatten gevoerd over de evaluatie die was gedaan. Na veel druk uit de raad is er een grote aanpassing gedaan en daarmee lijkt het plein nu beter te functioneren. Nu is de tijd weer vier jaar en een onafhankelijk kameronderzoek verder en ook nu komen er weer verbeterpunten uit. De VVD is van mening dat het bijna onmogelijk is om tegen de vijf fietsmaatregelen te zijn en steunt deze dan ook. De VVD vraagt zich vooral af waarom deze maatregelen niet eerder uitgevoerd zijn terwijl dit al uit eerdere onderzoeken op verschillende locaties naar voren is gekomen. Hij ziet een patroon waarbij de gemeente de CROW-richtlijnen niet goed volgt. Hij wil van de wethouder weten hoe de gemeente dit gaat verbeteren en er beter op gaat sturen. Hij sluit zich aan bij de kritische vragen van de ChristenUnie over de kosten van het verkeersplein. Verder vraagt hij zich af waarom het rapport, dat in november al klaar was, niet eerder gedeeld is omdat er ook bij de Marnixlaan naar is gevraagd. Ook daar is inmiddels een jaar verstreken en ook hier is hij benieuwd of de wethouder al andere inzichten heeft. De VVD is te spreken over de ideeën om groenstroken toe te voegen. De VVD weet nog niet of het succesvol is bij het winkelcentrum zoals het CDA al aangaf en hiervan wil hij weten wat de reactie van de ondernemers is. Het kan wat de VVD betreft wel nog breder toegepast worden om ervoor te zorgen dat fietsers niet afsnijden. Hij wil een duidelijke afscheiding en hij vraagt of de wethouder hier verder naar kan kijken.

De heer Vasters (D66) ziet dat er op deze locatie nog steeds ongevallen plaatsvinden waarbij in de meeste gevallen de afloop gering is. D66 is blij met het gedegen onderzoek en zij steunen ook de voorgestelde maatregelen. Hij is wel benieuwd of de wethouder denkt dat dit voldoende is. Ook wil hij weten welke van de extra maatregelen de wethouder voornemens is om door te voeren. Van omwonenden kreeg de heer Vasters verschillende signalen. De situatie is beter dan voorheen, maar andere plekken worden juist als onveiliger aangemerkt zoals de Hooft Graaflandstraat, en navraag leert dat er hier vervroegd wordt overgegaan op 30 km per uur. Hier is D66 blij mee en het mag nog sneller. Daarmee wordt de veiligheid snel verbeterd en hij is blij dat de wethouder al met een voorstel wil komen.

De heer Bosch (UtrechtNu!) had dezelfde vragen willen stellen als de ChristenUnie en de VVD. Hij vindt het een janboel omdat er na acht jaar nog steeds lessen geleerd moeten worden. Op de Marnixlaan zijn er ook al lessen geleerd, maar daar wordt het een gewenningsperiode genoemd. Hij vraagt waarom de Marnixlaan niet meteen is ingericht volgens de lessen die al geleerd waren. Hij vraagt zich af hoe de verhoogde ribbels gaan helpen tegen ongevallen terwijl er ook verhalen zijn waarbij fietsers juist vallen doordat ze achter de ribbels blijven hangen. Tot slot concludeert hij dat de gemeente moet stoppen met dit soort idiote oplossingen om net te doen alsof het verkeer een maakbaar geheel is.

De heer Usta (DENK) had achteraf mee willen agenderen omdat hij een iets langere inbreng heeft, maar dit zal hij compenseren door minder te interrumperen. Hij vindt het opvallend dat fietsers altijd betrokken zijn bij ongelukken en daar moet wat DENK betreft de focus op liggen. De onderbroken strepen op de autoweg kunnen ook toegepast worden bij oversteekplaatsen voor fietsers. Hierdoor kan men beter inschatten waar men kan oversteken. Bij de Constant Erzeijstraat adviseert DENK een stopbord te plaatsen zodat auto's verplicht moeten stoppen en zo een beter zicht krijgen op fietsers. DENK vindt de voorgenomen maatregelen prima en verwacht dat er zoveel mogelijk wordt opgelost, maar heeft ook twijfels door toename van verkeer elders. Een verlaging van de maximumsnelheid vindt DENK niet effectief. Uit onderzoek is gebleken dat automobilisten die al eens een ongeluk hebben meegemaakt al met een lagere snelheid rijden.

Filevorming heeft ook invloed op het rijgedrag zoals ongewenst inhalen. Dit leidt weer tot conflicten en nog meer problemen. DENK was al bang voor geïrriteerde automobilisten door mislukte verkeerssituaties. Het is een belangrijk punt bij de inrichting van wegen en hij vraagt of de wethouder het hiermee eens is. Op de Marnixlaan verwacht DENK dit probleem ook. Hij wil van de wethouder weten wat er gebeurt wanneer mensen niet kunnen wennen aan de nieuwe situatie of is het wachten tot er iets fataals gebeurt.

Mevrouw Kool (Volt) dankt de wethouder voor het leesbare rapport. Zij vinden het jammer dat er weer maatregelen nodig zijn om de onveilige situatie aan te pakken. Volt sluit zich aan bij D66 over de vijf kleine maatregelen. Volt ziet ook dat deze maatregelen bijdragen aan het creëren van meer overzicht. Volt wil eerst de kleine maatregelen uitvoeren en de effecten daarvan meten voordat er grote maatregelen genomen worden. Mevrouw Kool spreekt uit ervaring dat het lijkt alsof de 't Goylaan permanent opengelegen heeft met alle gevolgen van dien voor de bereikbaarheid, maar ook de veiligheid. Zij doet een oproep om een goed geïnformeerde beslissing te nemen.

De heer Talhaoui (PvdA) is blij met het uitgebreide cameraonderzoek en de duidelijke uitkomst. De besproken maatregelen zouden hierbij kunnen helpen. Hij heeft vragen over de uitgang van de parkeerplaats en hij vraagt of het voorrangsplein hierdoor mogelijk extra belast wordt of dat het binnen de wijk voor extra belasting zorgt. Voor hemzelf alsook in het rapport bleek er onduidelijkheid te zijn over de basaltverharding. Deze geeft de vrijheid om te passeren, maar zorgt tegelijkertijd ook voor onduidelijkheid. Hij wil weten waarom deze in de ene wijk is opgehoogd en in de andere niet en wat de wethouder kan doen om deze onduidelijkheid weg te nemen.

De heer Dekkers (GroenLinks) is van mening dat het college een goed onderzoek heeft laten uitvoeren en dat de voorgestelde maatregelen ook worden overgenomen. Maatregelen zoals het dynamische verkeersmanagement bij de Linschotenlaan zijn niet zo snel doorgevoerd vanwege de aanpassingen aan de Linschotenlaan. Het rapport laat ook voordelen zien en GroenLinks denkt dat de groenstrook kan helpen om de fietsersstromen te verbeteren. De maatregel over het fluoriserende bord aan de Constant Erzeijstraat wordt niet overgenomen. Het onderzoek constateert dat er gevaarlijke situaties zouden kunnen ontstaan doordat de auto's het fietspad blokkeren. Hier staan auto's dan stil en de fiets moet uitwijken en dit is niet de bedoeling. Deze situatie doet zich ook elders voor en de heer Dekkers vraagt of de wethouder bereid is te onderzoeken hoe dit ongewenste gedrag kan worden beïnvloed.

De heer Bosch (UtrechtNu!) hoort GroenLinks ongewenst gedrag zeggen, maar hij vraagt of GroenLinks van mening is dat dit ook voort kan komen uit een ongewenste indeling van pleinen.

De heer Dekkers (GroenLinks) is het daar niet mee eens. Wat GroenLinks betreft is het tweerichtingsverkeer van fietsers heel nuttig omdat dit voor een goede doorstroming zorgt. Hierbij is het wel van belang dat de fietsers zichtbaar zijn en dat automobilisten rekening houden met anderen.

De heer Bosch (UtrechtNu!) vraagt of GroenLinks het plein nog steeds een goed idee vindt.

De heer Dekkers (GroenLinks) vindt deze vorm van voorrangsplein nog steeds heel nuttig omdat het minder plaats inneemt en de doorstroming bevordert. Het klopt dat er ongelukken zijn geweest waarvan geleerd is en waarvoor maatregelen zijn genomen.

De heer Bosch (UtrechtNu!) concludeert dat de verkeersveiligheid op de laatste plaats komt voor GroenLinks.

De heer Dekkers (GroenLinks) vindt ook de verkeersveiligheid heel belangrijk en daarom moeten die plekken goed ingericht worden zodat weggebruikers weten hoe zij zich dienen te gedragen.

De heer Usta (DENK) vraagt of de heer Dekkers het met DENK eens is dat het ongewenste rijgedrag voortkomt uit geïrriteerde bestuurders en of dit gedrag voortkomt komt de verkeerde aanleg van de wegindeling zoals op de Marnixlaan.

De heer Dekkers (GroenLinks) deelt de mening niet omdat dit hier niet aan de orde is. Doordat er maar één opstelplek is voor de auto gaan automobilisten ongewenst gedrag vertonen en op het fietspad staan.

De heer Usta (DENK) leest dat er geïrriteerd rijgedrag is en hij wil weten waar de heer Dekkers denkt dat dit vandaan komt.

De heer Dekkers (GroenLinks) kan begrijpen dat het vervelend is dat mensen op het dossierlicht moeten wachten. De doorstroming wordt nog beter met het dynamische verkeersmanagement en hij hoopt dat het bijdraagt aan het verlagen van de irritatie. Wat hem betreft komt het ook doordat mensen auto's gebruiken voor routes door de stad waar de gemeente eigenlijk van vindt dat je daar beter op een andere manier gebruik van kunt maken.

De heer Usta (DENK) is van mening dat geïrriteerd rijgedrag ontstaat vanwege fileproblemen en hij wil weten of GroenLinks dit onderkent.

De heer Dekkers (GroenLinks) is daar net op ingegaan.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) is op zoek naar de reflectie op het punt waarbij er acht jaar lang gesleuteld is aan het plein. Hij wil weten of GroenLinks dit het waard vindt.

De heer Dekkers (GroenLinks) vindt dat, wanneer er maatregelen getroffen worden en ervan geleerd wordt, je het een dure les kunt noemen, maar er moet ook naar de voordelen gekeken worden wat hem betreft.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vraagt wat er dan van geleerd is.

De heer Dekkers (GroenLinks) heeft geleerd dat het fietspad in twee richtingen ingewikkeld is. Daar moet dan iets gedaan worden aan de zichtbaarheid, maar dat is ook een gewenningskwestie. Ook is het heel belangrijk om naar de dosering te kijken.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vraagt of GroenLinks de mening deelt dat er voorzichtigheid gevraagd wordt om altijd maar met het beste plan te willen komen ook wanneer de effecten van een plan niet altijd duidelijk zijn. De kosten en de hinder moeten goed afgewogen worden en er moet bekeken worden of dit het waard is.

De heer Dekkers (GroenLinks) is van mening dat er goed nagedacht moet worden over de zaken die je goed kunt overzien. De richting die is ingeslagen, is goed wat GroenLinks betreft. De maatregelen zorgen er ook nog voor dat er asfalt bespaard wordt.

Mevrouw Van Tuijl (Student&Starter) ziet dat het plein met name voor fietsers erg onveilig is en zij is blij dat de ongelukken zonder ernstige gevolgen zijn. Student&Starter is dan ook blij met de maatregelen. Student&Starter stemt dan ook in met het overgaan op de vijf maatregelen. Wel vindt Student&Starter het goed dat er wordt toegezien op de ontwikkeling van de situatie zodat verdere maatregelen kunnen worden genomen. Zij vinden het goed dat er nu al verder onderzoek wordt gedaan. Student&Starter wil het proces niet vertragen en sluit aan bij de eerder gestelde vragen over de lessen die getrokken kunnen worden voor toekomstige ontwerpen.

De voorzitter ziet dat de niet agenderende partijen geen behoefte hebben aan een bijdrage en hij geeft de wethouder het woord voor de beantwoording.

Wethouder Van Hooijdonk verduidelijkt hoe zij de beantwoording gaat doen. De wethouder geeft aan dat het rapport aangeeft dat het voorrangsplein een passend idee is gezien de situatie. Het probleem zit in het tweerichtingenfietspad. Dit is intrinsiek onveiliger dan een éénrichtingsfietspad. Automobilisten verwachten in een van de richtingen de fietsers niet.

De heer Bosch (UtrechtNu!) vindt dat het niet klopt omdat dit niet zou spelen bij een kruising met verkeerslichten. Het ligt wat hem betreft dan ook wel degelijk aan het plein.

Wethouder Van Hooijdonk is van mening dat niet iedereen zich hieraan houdt. Wanneer deze situatie met verkeerslichten zou zijn dan is het letsel vaak ernstiger. Het is dan ook een illusie dat een situatie met verkeerslichten veiliger zou zijn.

De heer Bosch (UtrechtNu!) vindt niet dat er verkeerslichten moeten komen. Hij wil dat de wethouder toegeeft dat het plein niet werkt.

Wethouder Van Hooijdonk is van mening dat dit niet de conclusie van het rapport is en dat is ook haar inzicht. Het probleem zit echt in het tweerichtingenfietspad. De wethouder is van mening dat het voorrangsplein een functioneel betere manier is om het verkeer af te wentelen. De doorstroming is beter en er is een enorme kwaliteitsslag gemaakt voor het groen en ook de oversteekbaarheid is verbeterd. Hier is ook het dynamisch verkeersmanagement geïntroduceerd met de doseerlichten, wat ook echt nieuw was. Wat beter had gekund vanuit de wethouder is dat de ingrijpende herinrichting die in tweede instantie is gedaan eerder gedaan had moeten worden. Verder is het heel veel finetunen geweest en dat vindt de wethouder ook niet gek. Bij een dergelijk onderzoek met camera's zal dit bij elke plek in de stad verbeterpunten opleveren. Zij wil dit op de kritieke plekken wel zeker blijven doen. Ook de Vleutenseweg is volgens de CROW-richtlijnen aangepakt, maar ook die richtlijnen zijn altijd in beweging. Wanneer er een richtlijn verandert, dan wordt niet meteen in de hele stad gekeken waar dit aangepast moet worden.

De heer De Pagter (VVD) vraagt of de CROW-norm is gewijzigd de afgelopen vier jaar omdat bij beide wijzigingen aan het plein de markering er niet op stond.

Wethouder Van Hooijdonk durft dit niet te zeggen. In het algemeen is dit hoe het gaat en wanneer er iets nieuws wordt aangelegd dan worden alle uitgangspunten van dat moment meegenomen.

De heer De Pagter (VVD) begrijpt het antwoord, maar hij wil een schriftelijke verklaring over hoe het kan dat dit in het definitieve ontwerp van 2016 en 2020 gemist is.

Wethouder Van Hooijdonk wil verder uitzoeken waarom de vijf typen maatregelen er niet stonden bij eerdere wijzigingen aan het plein.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) vraagt aanvullend of het altijd verstandig is om in een concept van maatregelen mee te gaan of dat het mogelijk verstandiger is nog even af te wachten.

Wethouder Van Hooijdonk vindt het een wonderlijk stelling want wanneer alles in de stad zo gelaten wordt zoals het is dan gaat de stad het niet redden. De gemeente heeft een heel grote opgave met de groei van de stad en er is ook aangetoond dat dit mogelijk is zonder een toename van auto's, maar met een toename van fietsers. Utrecht loopt hierin voorop.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) wil niet alles hetzelfde houden, maar hij is op zoek naar een balans die hier naar de verkeerde kant is doorgeslagen. Hij is heel benieuwd hoe de wethouder die balans weegt.

Wethouder Van Hooijdonk wil niet terug naar de oude situatie. ChristenUnie heeft blijkbaar de oude situatie niet voldoende ervaren om dan maar in de oude situatie te blijven.

De heer Bosch (UtrechtNu!) heeft een punt van orde omdat de wethouder foutieve informatie deelt. Het aantal auto's is namelijk wel toegenomen, procentueel niet, maar in fysieke aantallen is er wel degelijk een toename van het aantal auto's.

De voorzitter vindt het geen punt van orde, maar een inhoudelijk punt.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat het aantal rijdende auto's niet is toegenomen en nog steeds lager ligt dan voor corona. De wethouder deelt graag een overzicht van de kosten in de brief die ook al aan de heer De Pagter is toegezegd. Deze brief heeft zolang geduurd ten opzichte van het rapport omdat het rapport allen de kleine maatregelen benoemd heeft als aanbeveling. Het college heeft gekeken naar meer maatregelen en die reflectie heeft meer tijd gekost. Het komt uit een goed hart dat zij nog wat meer behandelingsperspectief hebben willen bieden. De

groenstrook wordt in kaart gebracht en er worden gesprekken gevoerd met het winkelcentrum. De wethouder verwacht dat de inzichten in het tweede kwartaal worden gedeeld met de raad. Op dat moment zullen ook de inzichten van de kleine maatregelen duidelijk zijn. Daarna kan het palet opnieuw worden geschetst. De wethouder denkt dat de groenstroken wel helpen. Zij moet nog kijken naar de impact ervan op het verkeerssysteem. Op het stopbord van DENK komt de wethouder terug in de brief. Zij denkt dat het niet nodig is omdat er voldoende wordt afgeremd door auto's, maar dat deze fietsers over het hoofd worden gezien. De wethouder begrijpt de onderbroken streep van de heer Usta niet goed.

De heer Usta (DENK) bedoelt een onderbroken streep die richting geeft waar de voetgangers kunnen oversteken en dit zou ook voor de fietser gemaakt kunnen worden.

Wethouder Van Hooijdonk wil daar ook in de brief op terugkomen. De oversteek zelf levert niet zozeer problemen op, maar het zou verhelderend kunnen zijn. De vijf kleinere maatregelen worden doorgevoerd en de drie grotere worden nog nader onderzocht. Het is de bedoeling dat de basaltverharding niet gebruikt wordt door automobilisten omdat dit oncomfortabel is. Deze is bedoeld voor bussen en vrachtwagens om als draaicirkel te gebruiken. Het is zoeken naar voldoende ruimte voor grote voertuigen en tegelijkertijd moet het zo ongemakkelijk mogelijk gemaakt worden voor personenauto's.

De heer Talhaoui (PvdA) vraagt waarom hij op sommige plekken verhoogd is zoals bij Kanaleneiland.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat er geleerd is van deze plek en tegelijkertijd merkt de wethouder op dat de situaties anders is op verschillende plekken. De intensiteiten zijn anders, maar ook de verhouding tussen auto en fiets; hierdoor moet de situatie steeds worden aangepast.

De heer Talhaoui (PvdA) snapte het niet goed omdat er bij Kanaleneiland meer bussen langs komen dan bij de 't Goylaan.

Wethouder Van Hooijdonk is van mening dat het maatwerk is. De verwachting van de wethouder is dat het fluoriserende bord niet echt helpt, omdat maatregelen die in het blikveld zitten beter helpen de automobilist bewust te maken. In het tweede kwartaal worden de maatregelen geëvalueerd. De wethouder ziet wel echt verbetering in de loop der tijd en nu is de situatie alweer beter dan in 2022. Door het invoeren van de vijf maatregelen hoopt de wethouder nog een slag verder te kunnen maken. De wethouder vreest wel dat er in het verkeer altijd aanpassingen nodig blijven om situaties veilig te houden. Wanneer mensen de verkeersregels volgen zou het moeten werken en dat geldt ook voor mensen die voor het eerst het plein benaderen. Het rapport geeft aan dat de inrichting klopt. Het plein wordt goed gebuikt, maar het zit hem veel meer in de fietsstroom van twee richtingen. Bij de Marnixlaan is er meer ruimte om het dingen te overzien en daar zijn ook minder fietsen. De wethouder begreep niet goed waar het over ging met de ribbelstrepen en dat dit voor ongelukken heeft gezorgd. Wanneer het over de middenstreep met ribbels gaat dan is dat niet iets waar je achter kunt blijven hangen. Bij de Marnixlaan zijn zeker ook de geleerde lessen toegepast en tegelijkertijd moet daar ook gefinetuned worden naar de situatie daar. Automobilisten moeten wennen wanneer een situatie verandert en ze het al jaren anders gewend waren, en dat is niet merkwaardig. In de brief van het tweede kwartaal zal de wethouder ook terugkomen op de bevindingen.

De heer Usta (DENK) verduidelijkt dat zijn vraag betrekking heeft op de mensen die met ongelukken te maken hebben gehad en dat die niet kunnen wennen aan de situatie. In het rapport wordt daar speculatief over gesproken en hij wil weten of de wethouder bereid is zaken terug te draaien wanneer het voor altijd gevaarlijk blijft.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat er op de Marnixlaan geen zware incidenten zijn gebeurd. De onderzoekers zeggen van de Marnixlaan dat daar niet de juiste voorrang wordt gegeven, maar dat dit op de 't Goylaan niet aan de hand is. Mensen op de 't Goylaan zijn mogelijk iets meer gewend. Zij blijft dit in de gaten houden en komt hier zoals eerder gezegd in het tweede kwartaal op terug.

De heer Usta (DENK) hoort de wethouder zeggen dat er op de Marnixlaan geen zware ongelukken gebeuren en dat het daarmee prima is. Hij vraagt of de wethouder dan wacht tot er een fataal ongeluk gebeurt en dat wil hij voorkomen.

Wethouder Van Hooijdonk wil ook geen fatale ongelukken, maar in de gehele stad kunnen er op elk moment ongelukken gebeuren. De zorgen zijn op deze plek niet het grootste daarover, maar zij kan niet uitsluiten dat er iets gebeurt.

De heer Usta (DENK) vindt het opmerkelijk dat de wethouder zegt dat ongelukken gebeuren daar waar auto's rijden terwijl het rapport spreekt over ongelukken tussen fietsers onderling. Hij wil op voorhand voorkomen dat er ongelukken gebeuren en dat de situatie uit de hand loopt.

Wethouder Van Hooijdonk is van mening dat er overal slachtoffers zijn, maar dat een ongeluk tussen een gemotoriseerd voertuig en een niet-gemotoriseerde deelnemer vaak het ernstigst zijn. Het afremmen van het verkeer en het beschermen van de fietsers is hierbij belangrijk. De wethouder vindt de werkelijkheid over files genuanceerder dan dat deze de oorzaak zijn van onveilige situaties. Het is een kwestie van wel vertragen, maar geen onnodige ergernis oproepen. De wethouder is van mening dat het op de 't Goylaan verbeterd is na de aanpak van de Linschotensingel en dit wordt gemonitord en de eerste beelden zijn goed. De wethouder vindt het een win-winsituatie om met groen een natuurlijke barrière te maken. Het zal per locatie bekeken worden of de verkeersveiligheid met groen verbeterd kan worden.

Gemiste antwoorden

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) mist de termijn van de brief.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat deze in het vierde kwartaal komt.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) laat het bij de toezegging voor nu en hij wil het daarbij laten.

De heer Bosch (UtrechtNu!) is niet tevreden, maar het hoeft van hem niet naar de raad.

De voorzitter dankt de wethouder en de fracties voor de bijdragen en hij schorst de vergadering kort voor een woordvoerderswissel.

Toezegging
Wethouder Van Hooijdonk heeft een brief toegezegd in het vierde kwartaal met daarin verdere uitwerking van bepaalde vragen en een overzicht van de kosten.

10. Raadsvoorstel Rekenkamerrapport: Vergroening, van droom naar daad

De voorzitter heropent de vergadering en hij geeft aan dat de vergadering tot uiterlijk 16.45 uur door kan gaan. Verder geeft hij aan dat de Rekenkamer een onderzoek gedaan heeft naar de uitvoering van het openbaar groenbeleid in de gemeente Utrecht. De resultaten staan in het rapport Vergroening, van droom naar daad. De Rekenkamer stelt een aantal maatregelen voor onder meer om samenhang aan te brengen in de doelen en om de monitoring te verbeteren. Ook wordt voorgesteld een evenwicht te zoeken tussen de doelen en de beschikbare middelen. Mevrouw 't Lam zal eerst een kleine toelichting geven waarna de fracties hun inbreng kunnen doen. Bij de beantwoording zullen eerst de wethouders het woord krijgen en daarna zal de Rekenkamer de vragen beantwoorden.

Mededelingen
De wethouder heeft geen mededelingen.

Mededelingen
De commissieleden hebben geen mededelingen.

Eerste termijn

Mevrouw 't Lam heeft het beleid en de doeltreffendheid onderzocht. In oktober 2023 is er begonnen met het onderzoek en op 19 juni is het rapport gepresenteerd. Vorige week is er ook in een technische bijeenkomst nog over gesproken. De conclusie van het rapport is dat doelstellingen van de gemeente nog ver buiten het bereik liggen. Dit geldt onder andere voor de groene schaalsprong uit de ruimtelijke strategie Utrecht 2040. Het is de Rekenkamer niet duidelijk in hoeverre de kwaliteit is bereikt omdat de informatie daarover ontbreekt. De Rekenkamer ziet vier oorzaken en dat is ten eerste dat er te weinig groen bij is gekomen. Ten tweede weten sleutelfunctionarissen, zoals de projectadviseurs, onvoldoende wat zij moeten doen om bij te dragen aan het behalen van de doelen. Het beleid is versnipperd en ingewikkeld geworden en het is onvoldoende uitgewerkt naar de uitvoeringspraktijk. Daarnaast zijn er onvoldoende financiële middelen en is het onduidelijk hoeveel er echt nodig is. Ook is de financiering van de groenopgave voor de toekomst onzeker. Tot slot is er voor veel knelpunten nog geen structurele oplossing. Dit geldt niet alleen voor de financiële knelpunten, maar ook voor de personele capaciteit. De aanbevelingen richten zich enerzijds op het verbeteren van de huidige uitvoering en anderzijds op een betere borging van de uitvoering in de toekomst. De Rekenkamer vindt het belangrijk prioriteiten te stellen in de doelen en deze helder en inzichtelijk te maken voor waar Utrecht staat. Er dient stevig gestuurd te worden op het openbaar groen en daar moeten keuzes gemaakt worden tussen de ambitie en de financiële middelen.

De heer Dijkstra (CDA) geeft de complimenten aan de Rekenkamer. Helaas laat het rapport zien dat de groene schaalsprong bij lange na niet is gehaald. De ambities voor 700 hectare groen en 60.000 bomen zijn aantoonbaar niet realistisch. Toch blijft het college de term groene schaalsprong gebruiken terwijl er geen concrete uitwerking of financiële onderbouwing voor is. Hij wil een toezegging van de wethouder dat deze term niet meer gebruikt wordt zolang de ambities aantoonbaar niet haalbaar zijn. In het debat hiervoor gaf de wethouder aan dat er nog nooit zoveel openbaar groen was toegevoegd en de heer Dijkstra wil weten hoe de wethouder die uitspraak rijmt met het rapport.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) vraagt of het CDA het ermee eens is dat het benoemen van een ambitie helpt om deze te bereiken.

De heer Dijkstra (CDA) vindt het lijken alsof er iets verkeerds wordt voorgelegd. Hij doet de vergelijking met een aanbod voor een reis rond de wereld en dat je dan op een Waddeneiland uitkomt, wat hij ook mooi vindt. Wanneer dat wordt voorgelegd dan kan dat voor teleurstelling zorgen.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) vindt het belangrijk dat er genoemd wordt waar je heen wilt want als er niet verteld was dat er een rondreis gemaakt zou gaan worden dan was je ook niet op het Waddeneiland uitgekomen. Om de stappen te zetten heb je continu dilemma's, maar het is wel zichtbaar waarnaar toegewerkt wordt.

De heer Dijkstra (CDA) deelt dit niet. Wel vindt hij het goed dat er dromen en ambities zijn, maar het moet wel eerlijk zijn. Het CDA zegt: stoppen met de focus op icoonprojecten en zorg eerst dat de basis op orde is. De prioriteit is dat groenarme wijken zo snel mogelijk vergroend moeten worden. Het CDA ziet ook verbeteringen, maar het wil dat groenplannen worden vastgelegd in de bouwplannen en zichtbaar worden gemaakt. Aan de voorkant wordt er niet genoeg over beheer en onderhoud gedacht. Hij wil van de wethouder weten hoe zij dit wil verbeteren en daarop wil hij een concrete toezegging. Ook schort het aan samenwerking tussen Ruimte en Stadsbedrijven, hoe gaat de wethouder dit verbeteren. In de beantwoording werd al aangegeven dat strategisch, tactisch en operationeel niveau verbonden gaat worden, maar de heer Dijkstra wil weten hoe dit dan gebeurt. De Rekenkamer stelt dat de monitoring, anders dan wat het college aangeeft, niet op orde is. Hij wil van de wethouder weten waarop zij baseert dat de monitoring wel op orde is en waarom moeilijke keuzes worden doorgeschoven naar 2026, het moment van nieuwe verkiezingen. Het CDA roept het college op om realistisch te zijn, om eerlijk te zijn als iets niet gaat lukken en dan aan te geven wat er wel kan.

Mevrouw Stylianou (D66) sluit zich aan bij de complimenten van het CDA voor het rapport van de Rekenkamer en D66 steunt het raadsvoorstel. Zij heeft nog vragen over punten die niet in het raadsvoorstel staan. D66 wil weten of Zuilen niet precies de situatie is waar het rapport over gaat omdat hier de doelstellingen voor groen ook niet gehaald worden. Het college neemt de ambitie van de Rekenkamer om de doelstelling bij te stellen niet over en dat vindt mevrouw Stylianou ook wel spannend. Zij wil weten of de wethouder inzicht heeft in hoever de gemeente van de ambitie af zit. Wanneer dit 40% is, moet er ook het eerlijke verhaal verteld worden. Wanneer de ambitie verlaagd wordt, bestaat het risico dat er heel veel capaciteit verloren gaat in papierwerk. Zij wil weten hoe de wethouder dit ziet. Laatst sprak mevrouw Stylianou een ondernemer die rewilding wilde combineren met recreatie en wat haar betreft moeten dit soort initiatieven vaker gestimuleerd en uitgenodigd worden. Het openbaar groen is wel gegroeid, maar niet zo hard als bouwen, wat er vaak mee te maken heeft dat er een businesscase is voor bouwen. D66 vindt dat er meer creativiteit en ondernemerschap in het groenbeleid gestopt kan worden. Zij wil weten of er plekken zijn in Utrecht waar al zoiets creatiefs gedaan wordt. D66 vindt de uitkomst uit het rapport waarbij aangegeven wordt dat medewerkers onvoldoende weten wat zij moeten doen echt heel erg spannend, want daardoor loopt de gemeente dagelijks kansen mis. D66 wil een toezegging dat er eind van dit jaar een brief komt met concrete stappen die genomen zijn.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) dankt ook de Rekenkamer voor het rapport. De PvdD stelt al jaren aan de kaak dat de uitvoering te langzaam gaat. Nu stelt de Rekenkamer dezelfde conclusie en zelfs over de kwaliteit ontbreken de gegevens om er iets over te kunnen zeggen. Dat is een harde conclusie, vindt de PvdD en zij wil van de wethouders weten of zij er ook van geschrokken zijn en of de Rekenkamer vindt dat de conclusie in lijn met de verwachtingen ligt. Het advies voor een nulmeting wordt al gedaan, geeft het college aan en dat herkent de PvdD deels. De bomenboekhouding wordt wel bijgehouden, maar de biodiversiteit als geheel niet. Het is duidelijk hoe het aantal vierkante meters groen en blauw zich ontwikkelt, maar niet wat de kwaliteit daarvan is. De PvdD wil een toezegging van de wethouder de indicator waarbij bewoners een cijfer geven, te vervangen door een indicator die daadwerkelijk de soortenrijkdom per wijk aangeeft. De waardering van de bewoners hoeft namelijk niets te zeggen over de bijdrage van het groen aan de biodiversiteit of klimaatadaptatie. De PvdD vindt het fijn dat er erkend wordt dat de uitvoeringen en samenhang beter kunnen. Ook dit is niet nieuw voor de PvdD. Zij vraagt of het college al een idee heeft hoe zij dit gaan doen en of dit in het plan van aanpak terug kan komen. De PvdD vindt de verwijzing naar de voorjaarsnota niet voldoende reactie op het inzichtelijk maken van de hoeveelheid geld dat nodig is. De voorjaarsnota geeft inzicht in de hoofdlijnen en daarbij ontbreekt juist de nauwkeurige uitsplitsing. Het bedrag van 80 miljoen euro per jaar is vaker besproken in de raad en dat blijkt door de afdeling Ruimte op de achterkant van een bierviltje bedacht te zijn. Zij wil een toezegging van het college om concreet te maken welke onderdelen van de schaalsprong welk budget vereisen. Hierdoor kan de raad beter sturen op onderwerpen die hij belangrijk vindt. Met het raadsvoorstel wordt het college gevraagd binnen zes weken met een plan van aanpak te komen. Zij wil een toezegging dat het college ook daadwerkelijk binnen die termijn met een deugdelijk plan van aanpak komt. De PvdD kijkt uit naar de plannen om nieuw groen vanaf de ontwerpfase mee te nemen en dat er een streefgetal gaat komen hoeveel meter groen er in verhouding tot de woningen gaat komen zoals ook met de parkeernorm. Het college verschuilt zich achter andere opgaven die ook geld kosten en het gaat wat de PvdD betreft juist ook om de balans. De PvdD is van mening dat de andere plannen dan aangepast moeten worden. De PvdD wil een toezegging dat er niet steeds gezegd wordt dat de mobiliteit of de woningbouw te snel gaat, maar dat er in dit geval een pas op de plaats gemaakt wordt zodat er een goede balans komt.

De heer Cornielje (PvdA) sluit zich aan bij het objectiever monitoren van de biodiversiteit van de PvdD. In de voorbereiding moest de heer Cornielje denken aan een uitspraak van Willem Drees "… vol van realisme en idealisme. Een werkelijkheidszin die rekening houdt met het bereikbare, door het besef dat het werkelijke ook in het ideaal meedoet. Anderzijds een idealisme dat ver vooruitziet, maar daarom niet voorbijgaat aan wat vlak voor ons ligt." De visie moet ver vooruitkijken en aan de andere kant ook de werkelijkheidszin betrachten. De PvdA vindt het goed dat de gemeente een duidelijke visie heeft op haar groenbeleid. De groene schaalsprong is noodzakelijk en een belangrijk wapen in de biodiversiteitscrisis. Daarnaast is het een goede manier om de effecten van klimaatsverandering te beperken. De PvdA vindt het goed dat er extra geld komt voor het vergroenen van de stad. De PvdA ziet dat er vanaf 2026 10 miljoen naar groen gaat en dat is behoorlijk veel meer dan voorgaande jaren. Toch liegt het Rekenkamerrapport er

niet om. De torenhoge ambities kunnen simpelweg niet gehaald worden met het beschikbare budget. Op dit moment kunnen er geen 60.000 bomen bij geplant worden, hierbij is het van belang dat de gemeente transparant is in de tijdslijn waarbinnen de doelen bereikt moeten zijn. De PvdA is er blij mee dat het college samenhang brengt in de gestelde doelen voor openbaar groen. Alle onderdelen zoals de RSU en het groenstructuurplan hebben allemaal een eigen visie op het groen en het is ook goed dat deze visies verwerkt worden in een integrale beleidsvisie.

De heer Vintges (VVD) dankt ook de Rekenkamer en het onderzoek is wat de VVD betreft ook duidelijk. Het openbaar groen is niet gegroeid, maar gekrompen per huishouden. Dit wordt bij lange na niet gehaald voor 2040. Toch blijft het college vasthouden aan de doelstellingen, maar dan moet er een stap bij gezet worden qua budget of prioriteit. Dit gebeurt ook niet en de gemeente gaat in dezelfde vaart richting 2040. Op deze manier legt de gemeente de bijl aan de wortel van het vertrouwen in de overheid. Hij vraagt het college waarom de doelen niet aangepast worden aan een realistisch doel. Het college geeft wel aan dat het van belang is dat het transparant is over het niet halen van de doelen. Hij wil weten hoe het college van plan is deze transparantie te laten zien.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) is van mening dat het rapport terecht de ernst en urgentie laat ziet van de vergroening van de stad en dit onderschrijft GroenLinks ook van harte. Het college stelt dat het groen wel is gegroeid, maar dat andere ontwikkelingen sneller zijn gegaan. GroenLinks maakt zich zorgen omdat groen niet steeds het onderspit moet delven. Zij wil weten hoe het college ervoor gaat zorgen dat groen niet steeds onderaan het prioriteitenlijstje komt te staan. Het college geeft aan dat groen vaker meegenomen moet worden in de ontwerpfase en GroenLinks is benieuwd welke acties het college gaat nemen hiervoor. Dit hoopt GroenLinks goed terug te zien in het plan van aanpak.

Mevrouw Sasbrink (PvdD) vraagt of deze actie ook bij de raad zou moeten liggen en dat hoort zij GroenLinks niet vaak doen. Zij vraagt of dit iets is wat GroenLinks vaker gaat doen.

Mevrouw Kleinrensink (GroenLinks) deelt de mening dat zij daar een verantwoordelijkheid in hebben en in de toekomst zal GroenLinks dit ook blijven doen. Het rapport toont aan dat er soms keuzes in de uitvoering gemaakt moeten worden. Het rapport noemt het voorbeeld van het sturen op beeldkwaliteit bij het maaien. GroenLinks vindt het juist wel logisch dat er op beeldkwaliteit gestuurd wordt terwijl het Rekenkamerrapport dit een probleem vindt. Dit brengt dilemma's met zich mee in de uitvoering. GroenLinks plaatst dan ook kanttekeningen bij deelconclusie 2. Als laatste staat er dat veel groen bestaat uit gras- en hooiland en GroenLinks is benieuwd welke stukken groen er extra ontwikkeld moeten worden en wat hier urgentie heeft. In aanvulling stelt het rapport dat er doelstellingen gesteld moeten worden op biodiversiteit, maar dit is geen aanbeveling geworden. Dit lijkt GroenLinks juist een duidelijke manier waar je op kunt sturen. Zij vraagt het college dan ook daar wel mee aan de slag te gaan.

De heer Paalman (Horizon) dankt de Rekenkamer voor het rapport. Hij vindt het zonde dat de gemeente het niet kan bijbenen. Openbaar groen heeft talloze functies voor bewoners en daar is al veel over gezegd door de andere fracties. Horizon schrikt van de conclusie dat het op het stadskantoor een rommeltje lijkt te zijn omdat medewerkers en organisatieonderdelen naast elkaar heen lijken te werken en er wordt naar externe inhuur gegrepen. Een van de genoemde maatregelen is het werven van eigen personeel, maar hoe gaat de wethouder dit doen in de krappe arbeidsmarkt? Hij wil weten of dit dan ook een serieuze poging wordt of dat er in een volgend rapport weer staat dat het niet lukt. Horizon leest ook over het gemeenschappelijk werven in G4-verband en hiervan wil hij weten hoe ver het hiermee staat. Wanneer dit nog niet geconcretiseerd is wil hij weten wanneer het dan wel van de grond komt. Hoe vaak moet er nog geconcludeerd worden dat de bezetting ondermaats is en wanneer wordt daar ook werkelijk wat aan gedaan? Hij vraagt de Rekenkamer wat zij aanraden om dit aan te pakken.

Mevrouw Alblas (ChristenUnie) vindt het zorgelijk dat het niet lukt om te vergroenen. De ambities zijn hoog en terecht gezien de crisis, maar ambities moeten ook uitgevoerd kunnen worden. Het Rekenkamerrapport legt met de aanbevelingen de vinger op de zere plekken. Daarmee is er voldoende werk aan de winkel. Zij heeft het binnen haar fractie ook besproken en zij zullen hier aan de voorkant ook scherper op zijn. ChristenUnie sluit zich aan bij de PvdD over de

groennormen en de objectieve meting van biodiversiteit. Verder sluit de ChristenUnie zich aan bij GroenLinks en D66 over het voorkomen dat er veel tijd in papierwerk gaat zitten.

De heer Dijkstra (CDA) is verbaasd over de reactie van de ChristenUnie dat iedereen beter zijn best moet gaan doen. Hij vraagt of het 'je best doen' voldoende is om de schaalsprong te gaan maken.

Mevrouw Alblas (ChristenUnie) is van mening dat die groene schaalsprong gemaakt moet worden omdat er een biodiversiteitscrisis aan de gang is.

De heer Dijkstra (CDA) vraagt wat er gebeurt als dit niet gedaan wordt. Dus waarom wordt iets nog steeds zo genoemd wanneer het niet waargemaakt wordt.

Mevrouw Alblas (ChristenUnie) gaat ervan uit dat er een plan van aanpak komt en daarna kan het besproken worden. Wanneer iets nu niet lukt dan moet het nog niet van tafel, maar betekent het dat er harder gewerkt moet worden.

De heer Dijkstra (CDA) blijft het vreemd vinden dat er een iets voorgeschoteld wordt dat niet haalbaar is. Hij wil weten waarom het een schaalsprong heet terwijl die niet gemaakt wordt.

Mevrouw Alblas (ChristenUnie) is het eens met GroenLinks en zij vindt het goed om het wel zo te blijven noemen. Met zijn allen moet er hard gewerkt worden om ervoor te zorgen dat de schaalsprong er ook komt. Tot slot sluit de ChristenUnie zich aan bij het punt van D66 over het creatief ondernemerschap en zij wil nog aanvullen dat er al organisaties zijn die daarbij kunnen helpen zoals A Rocha.

Mevrouw Kool (Volt) sluit zich aan bij de complimenten aan de Rekenkamer voor het rapport en zij dankt het college die de aanbevelingen deels overneemt. Volt deelt de visie van de gemeente dat de doelstelling niet moet worden bijgesteld. Volt is wel voorstander van realistisch plannen en begroten en zij vraagt wat de stappen zijn die het college daarin kan zetten. Ten tweede wil Volt graag opnieuw de link leggen naar de startnotitie in Zuilen. Met de 4,7 miljoen die daar vrij zouden kunnen komen, kunnen wat Volt betreft flinke stappen gezet worden. Als derde wil Volt een lans breken voor meer participatie van bewoners. De wens is er vanuit de bewoners en ook uit het succes van de geveltuintjes blijkt dat zij graag willen bijdragen.

Mevrouw Stylianou (D66) vraagt hoe Volt het weegt wanneer er uit de participatie blijkt dat er behoefte is aan minder groen.

Mevrouw Kool (Volt) is benieuwd of dit daadwerkelijk wordt aangegeven.

Mevrouw Stylianou (D66) legt uit dat er bij Kanaleneiland aangegeven wordt dat bewoners meer parkeerruimte willen en geen groen. Wat zij vooral wil weten is hoe deze uitkomst in de toekomst en bij volgende projecten gewogen moet worden.

Mevrouw Kool (Volt) vindt dit een kans om te laten zien wat wel mogelijk is. Volt is geen voorstander om groen door te drukken waar mensen dat niet willen. Volt is wel voorstander van het aantrekkelijk maken van groen en mensen stimuleren om zelf plannen uit te voeren.
Volt vraagt of het college met een plan kan komen om groenparticipatie bij bewoners te stimuleren. Als vierde is Volt het eens met het feit dat groen vaak het onderspit delft en dat leidt bijna automatisch tot de vermindering van groen. Volt vraagt of bouwen in de Rijnenburgpolder dan geen oplossing is zodat ruimte in de stad voor groen geprioriteerd kan worden. Volt sluit zich aan bij D66 voor de oproep naar creatieve oplossingen en bij de PvdD om de raad te informeren over wat er gedaan gaat worden met de aanbevelingen en welk groen waar komt. Volt vraagt zich af of de Rekenkamer inzicht kan geven in wat er naar bureaukosten gaat en wat naar groen en de daarbij behorende kosten van aanleg en onderhoud.

Mevrouw Steinhart (Stadsbelang Utrecht) dankt de Rekenkamer voor het rapport en zij ondersteunen de vragen van D66 over het concreter maken van de plannen. De vraag over de monitoring van de biodiversiteit van de PvdD wordt ook gesteund door Stadsbelang Utrecht.

Stadsbelang Utrecht constateert net als de VVD dat openbaar groen is afgenomen. Net als Volt vragen zij meer betrokkenheid van bewoners. Stadsbelang Utrecht vraagt het college nadrukkelijk de volgende toezeggingen te doen. Het aantal bomen dat geplant wordt moet van 60.000 bomen verhoogd worden naar 120.000. De boomspiegels moeten zoveel mogelijk met elkaar verbonden worden. Daarnaast moet het proces van vellen en herplanten van bomen efficiënter. De vergunningsaanvraag moet met ingang van het tweede kwartaal 2025 verkort worden naar zes maanden. In het tweede kwartaal van 2025 wordt er gestart met een pilot in drie buurten waar bomen geveld worden; dit wil Stadsbelang Utrecht direct met het verbinden van boomspiegels combineren. Hierdoor worden de voordelen van vergroening sneller gerealiseerd. Stadsbelang Utrecht adviseert om bomen per 2026 als kapitaallast op te nemen in de begroting zodat ze als investering kunnen worden afgeschreven. Dit kan in 2025 onderzocht worden en hierover wil zij in het derde kwartaal van 2025 een uitwerking zien.

Mevrouw Van Tuijl (Student&Starter) dankt de Rekenkamer. Het belang van groen is al vaker benoemd vandaag. Student&Starter deelt de aanbevelingen van de Rekenkamer en is blij dat de gemeente deze overneemt. Student&Starter sluit zich aan bij D66 over de vraag wat de huidige stand van zaken is met betrekking tot de ambities. Verder sluit Student&Starter zich aan bij PvdD over de objectieve manier van het meten van de kwaliteit.

Mevrouw O'Connor (EenUtrecht) complimenteert de Rekenkamer, maar helaas bevestigt het rapport de vermoedens die EenUtrecht al had. Groen krijgt vaak een achtergestelde positie op andere zaken van de gemeente, dit terwijl de enquête van de stedenbouwvisie aangeeft dat 84% van de inwoners meer behoefte heeft aan groen. EenUtrecht sluit zich aan bij de PvdD over het punt van het kostenplaatje en de nulmeting op biodiversiteit. EenUtrecht wil ook in gaan op de verschillende definities van groen die de gemeente hanteert. Steeds worden er verschillende benamingen gebruikt in de verschillende beleidsstukken en daarmee is het onduidelijk om welk groen het gaat. EenUtrecht wil een overzicht van alle definities van groen en deze definities dan ook consistent gebruiken. De haalbaarheid van de groendoelen wordt nergens concreet beschreven terwijl er wel precies uitgerekend kan worden hoeveel parkeerplaatsen een wijk nodig heeft. Zonder de uitwerking van concrete doelen en de beschikbare middelen laat de uitwerking op zich wachten. Door een helder beeld te hebben van de ambities kunnen de groendoelen ook daadwerkelijk bereikt worden. Naast het benoemen van de problemen is het ook noodzaak om naar de mogelijkheden te kijken. Zij vraagt of de wethouder kan aangeven wanneer de samenwerking tussen wijk, onderhoud en service en de beleidsambtenaren op orde is.

Mevrouw Stylianou (D66) vroeg zich af of de normen voor groen opgenomen kunnen worden in de visie-ondergrond die eraan gaat komen. Zij wil weten of EenUtrecht het eens is met D66 dat er ook gekeken moet worden naar wat mogelijk is en er niet alleen vastgehouden moet worden aan een norm.

Mevrouw O'Connor (EenUtrecht) is het daarmee eens. Het lijkt EenUtrecht wel handig om te kijken een uitgangspunt.

Mevrouw Stylianou (D66) is het daarmee eens en tegelijkertijd is zij benieuwd of de wethouder ook op de visie-ondergrond kan ingaan.

Mevrouw O'Connor (EenUtrecht) wil het opgestelde groenkader gebruiken en toepassen. Volgens de RSU komt er voor elke woning 17 vierkante meter tuin en straatgroen bij, 17 vierkante meter buurtgroen en 14 vierkante meter groen-blauwroutes. Bij geen enkel project wordt er inzichtelijk gemaakt of het groen ook daadwerkelijk wordt toegevoegd. EenUtrecht vindt dit slecht uitvoeren van de eigen normen. Zij vraagt een toezegging van de wethouder dat dit inzichtelijk gemaakt wordt en of die volgens de normen van de RSU zijn. Het laatste punt heeft betrekking op het zelfbeheer van groen wat een groot potentieel heeft zeker nu de ambities onhaalbaar zijn. EenUtrecht wil van de wethouder weten of zij deze mening deelt en of dit wordt onderzocht of meegenomen in de evaluatie van het actieplan Zelfbeheer groen.

De heer Dijkstra (CDA) is voorstander van zelfbeheer en hij vraagt of EenUtrecht het ook een goed idee vindt om beheer en onderhoud alvast mee te nemen in de ontwikkeling van de plannen.

Mevrouw O'Connor (EenUtrecht) vindt dit een goed startpunt. EenUtrecht heeft ook gezien dat het spontaan kan ontstaan en voor nieuwe wijken is EenUtrecht het daar zeker mee eens. EenUtrecht hoopt dat het college de aanbevelingen van de Rekenkamer wel een-op-een overneemt omdat het nu erg belangrijk is dat de daad bij het woord gevoegd wordt. De laatste vraag aan de wethouder is of zij de motie gaat uitvoeren mocht de raad besluiten de aanbevelingen wel integraal over te nemen.

De heer Usta (DENK) bewaart zijn tijd voor interrupties.

De voorzitter schorst voor vijf minuten voor het college als voorbereiding op de beantwoording

De voorzitter heropent de vergadering om 16.35 uur en hij wil nog zoveel mogelijk antwoorden doen voor de schorsing van het diner. Wethouder Schilderman begint met de beantwoording.

Wethouder Schilderman vindt het ook een punt van aandacht om over beheer na te denken. Op dit moment wordt daar zeker al wel over nagedacht en dit wordt ook al getoetst. De wethouder kijkt ook naar de mogelijkheden hoe dit verbeterd kan worden en daar komt zij in het plan van aanpak op terug. Het onderwerp personeel is van tevoren al met de Rekenkamer besproken. De trend die nu gaande is, houdt in dat er te weinig mensen in de juiste richting afstuderen en dit betekent dat mensen omgeschoold moeten worden. Hier komt de wethouder ook op terug in het plan van aanpak. Het verbinden van boomspiegels moet ter plaatse bekeken worden omdat dit afhankelijk is van de ruimte in de ondergrond. De ambitie om de vergunningsaanvraag te verkorten naar zes maanden lijkt de wethouder niet realistisch. De wethouder denkt wel dat er ruimte is om het sneller te doen en in het eerste kwartaal komt er een brief over bomen. Zij wil dan ook terugkomen op het punt of de procedures versneld zijn. De wethouder wil kijken of het mogelijk is om het in een pilot te stoppen omdat er al iets is opgericht, hier komt zij ook op terug omdat er ook een aantal juridische bezwaren zijn. Bomen afschrijven vindt de wethouder een interessante optie. Aan het eind van het jaar wordt er over de WAVA gesproken waarbij gesproken wordt over het waarderen, activeren en afschrijven. De vraag daar is hoe groot een bepaald project moet zijn om af te schrijven. De wethouder snapt de gedachte, maar dat betekent wel dat de begroting meer vastgezet wordt en minder flexibel is. De samenwerking tussen Stadsbedrijven en Ruimte is een continu proces en hier komt zij in het plan van aanpak op terug. Bij zelfbeheer ziet de wethouder dat bepaalde onderdelen heel succesvol zijn. Voor de groene daken is er een subsidie dus die loopt nog. De wethouder ziet nog steeds een groei in het aandeel en zij moedigt het zelfbeheer ook aan.

De heer Paalman (Horizon) heeft een punt van orde en stelt voor nu de gemiste antwoorden voor wethouder Schilderman te benoemen zodat ze straks verder kunnen gaan met wethouder Voortman.

De voorzitter vindt dit een goed punt van orde en hij komt tot de conclusie dat enkel de heer Paalman een gemiste vraag heeft voor wethouder Schilderman.

De heer Paalman (Horizon) had gevraagd hoe het stond met het platform om in G4-verband te gaan werven en of daar al iets van de grond gekomen is.

Wethouder Schilderman wil hier in het plan van aanpak op terugkomen. De wethouder is al wel in gesprek met onderwijs om de opleiding beter te laten aansluiten op de beroepspraktijk.

De voorzitter gaat over naar de beantwoording van wethouder Voortman.

Wethouder Voortman doet de groeten aan het CDA van de burgemeester van Schiermonnikoog en zij nodigt de fractie uit voor een bezoek aan dit Unesco-Werelderfgoed dat veel mooier is dan een wereldreis. De wethouder wil de benaming van de groene schaalsprong wel nog blijven gebruiken omdat dit de koers tot 2040 bepaalt en dat bevat ook een financieel hoofdstuk. Deze paragraaf is er om niet alleen gemeentelijke bronnen aan te wenden, maar ook van het Rijk en andere overheden en bewoners. De schaalsprong voor meer groen is een strategie van het college om te werken aan groei en balans. De bewoners dragen hier al aan bij door het vergroenen van hun tuinen en dat doen andere partners ook. De vergroening kan sneller en vandaar ook dat er een schaalsprong wordt voorbereid. Wanneer deze plannen er niet zijn, komt

er ook geen geld beschikbaar. De wethouder benadrukt dat er pas een sprong gemaakt kan worden wanneer er tijd en ruimte is voor een aanloop. In het plan van aanpak worden de diverse niveaus verbonden en dat heeft invloed op de programmering, de aanpak en de keten op processen en de doorvertaling dit te borgen en ook objectiever en eenvoudiger te meten. Het college stuurt aan op stedelijk niveau en dat is ook waar het rapport over schrijft. Wanneer er in een project minder van de doelen wordt bereikt dan kan er in andere doelen gekeken worden wat daar mogelijk is. In de raadsbrief van 8 maart 2022 heeft het college al inzage gegeven over de achterstand op de vergroening en hoe die moet worden ingelopen. De groene schaalsprong is de ambitie omdat tempoverschil richting 2040 in te lopen. Tegelijkertijd maakt de wethouder de komende periode meer groen vrij. Hopelijk komt daar volgende week 14 hectare groen bij wanneer er voor het plan van Zuilen gestemd wordt.

Mevrouw Stylianou (D66) heeft de brief uit 2022 niet scherp en zij wil weten in hoeverre de ambitie verwijderd is en of dit een klein beetje is of heel veel.

Wethouder Van Hooijdonk kan het zo ook niet zeggen, maar wel dat toen al is aangegeven dat de gemeente achterliep. De wethouder werkt aan de doorwerking van de groene ambities uit de RSU en het Groen Structuurplan. De groene ambities zijn inmiddels geborgd in de omgevingsvisie voor Kanaleneiland, Transwijk, in de USP, de binnenstad en binnenkort ook in Overvecht. Dat papierwerk is essentieel om tot plannen te komen en de wethouder beperkt zich juist door aan te haken op beleidstrajecten. Daardoor wordt tijd efficiënt gebruikt en weten medewerkers en externe partijen beter waarop ingezet wordt.

De voorzitter sluit de vergadering om 20.00 uur.

Lijst van toezeggingen

Wethouder Voortman heeft voor het agendapunt over het voorrangsplein ’t Goylaan een brief toegezegd in het vierde kwartaal van 2024 met daarin de verdere uitwerking van bepaalde vragen en een overzicht van de kosten.

Wethouder Voortman bij agendapunt 10 Rekenkamerrapport vergroening, van droom naar daad

- college komt in de bomenbrief van Q1 2025 terug op procedures voor versnellen vellen en vervangen van bomen en de mogelijkheden voor eventueel het uitvoeren van een pilot hiervoor
- Bij de nieuwe nota WAAVA (eind 2024 of begin 2025) komt college terug op de mogelijkheden om op individueel niveau bomen af te schrijven. Deze nota komt aan de orde in commissie VBF.

Gemeente Utrecht

Verslag openbare avondvergadering commissie Mobiliteit, groen en openbare ruimte

Datum 19 september 2024
Locatie Raadzaal, stadhuis
Verslag door mw. E. Wijsman (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag

Aanwezigen

De voorzitter, de heer H. Stellinga, de wethouders, mevrouw Oosters, mevrouw Voortman, de leden, dhr. F. Dekkers (GL), dhr. R. v.d. Graaf (CU), mw. J. Kool (VOLT), mw. R. Leever (PvdA), mw. T. O'Connor (EenUtrecht), dhr. K. Semenzano (UtrechtNu!), mw. A. Serton (PvdD), dhr. P. Snijder (Student&Starter), dhr. B. van Steeg (CDA), dhr. L. van Straalen (CU), dhr. M. Usta (DENK), dhr. J. Vintges (VVD), dhr. J. van Vliet (D66)

Gast: mevrouw N. 't Lam (Rekenkamer)

Afwezigen

Verslag commissie Mobiliteit, groen en openbare ruimte

40

Verslag openbare avondvergadering commissie Mobiliteit, groen en openbare ruimte 40
Aanwezigen 40
Afwezigen 40
10. Raadsvoorstel Rekenkamerrapport: Vergroening, van droom naar daad 41
11. Raadsbrief Gebiedsprofiel Domplein 2040 42
LIJST VAN TOEZEGGINGEN 47
Wethouder Voortman 47
Wethouder Oosters 47

10. Raadsvoorstel Rekenkamerrapport: Vergroening, van droom naar daad

De **voorzitter** heropent de vergadering om 20:00 uur en heet de aanwezigen welkom.

Wethouder **Voortman** zet haar beantwoording voort en zegt dat, naar aanleiding van de vraag van mevrouw Stylianou over het onvoldoende op de hoogte zijn van de medewerkers over wat er gerealiseerd moet worden, dat zij dit zal laten terugkomen in het plan van aanpak dat uiterlijk zes weken na vaststelling van het raadsvoorstel moet zijn opgeleverd. Op de vragen van VVD en CDA zegt zij dat er op het gebied van groen doelen worden gesteld, maar dat er ook andere ambities zijn. Ze verwijst naar de brief van maart 2022. Zij meldt n.a.v. vragen van GroenLinks dat het college altijd groene projecten zal meenemen en samen zal optrekken met andere opgaven in de stad. Er wordt tevens gekeken naar alternatieve bekostiging. Naar aanleiding van de vraag van mevrouw Kleinrensink over welk soort groen erbij moet, zegt zij dat er inheems natuurlijk groen moet komen en daarbij is afwisseling belangrijk. Op de vraag van VOLT zegt zij dat realistisch begroten terug zal komen in het plan van aanpak. Over op een andere manier het geld inzetten in natuurgebied Zuilen zegt zij dat je dan groen misloopt en compensatie op andere plekken is lastig, omdat die schaars zijn. Met betrekking tot participatie door bewoners is aangegeven dat inwoners groen of stoeptuintjes zelf in beheer mogen nemen. Zij meldt EenUtrecht dat de technische vragen nog beantwoord zullen worden. Bij de nieuwe aanpak zal inzichtelijk gemaakt worden bij welke ruimtelijke projecten er nog groen bijkomt. Zij wijst erop dat zelfbeheer laagdrempelig moet zijn, maar dat er geen vergroeningsdoel aan kan worden gehangen, omdat dat niet in de ambitie past. Als de raad de aanbevelingen integraal overneemt, dan zal het college met een plan van aanpak komen waarin staat hoe deze aanbevelingen overgenomen worden. Op de vraag van de PvdA of het college geschrokken is van de conclusies antwoordt zij ontkennend en verwijst naar de brief van maart 2022 waarin staat dat de realisatie achterblijft bij de ambitie. Het college wil daarom de doelen en ambities van het nieuwe beleid met elkaar in overeenstemming brengen. Het voorstel van CU over een indicatie van soorten per wijk noemt zij goed en het college komt daarop terug in het plan van aanpak en tevens zullen de financiële strategieën daarin aan bod komen. Zij wijst erop dat daarbij zaken in de tijd worden uitgezet en dat er nog geen geld beschikbaar is. Ze vindt het voorstel van mevrouw Sasbrink goed en zal dat ook meenemen in het plan van aanpak, zodat bekeken kan worden of groen een vast onderdeel kan zijn van de planontwikkeling. Op een suggestie van de PvdA om minder te bouwen als vergroening achterblijft, zegt zij dat dat een politieke keuze is. Naar aanleiding van de vraag van Stadsbelang Utrecht om het aantal bomen van 60.000 naar 120.000 te verdubbelen zegt zij dat zij dat niet kan toezeggen, omdat dat mede afhankelijk is van de grootte van de bomen.

Mevrouw **'t Lam** vindt het lastig om iets te zeggen over de kwaliteit van het groen met betrekking tot de ambities en ze wijst erop dat het erg onduidelijk is hoe de financiën in 2040 eruitzien. Gezien de cijfers tussen 2017- 2023 zou je op 120 ha uitkomen t.o.v. de doelstelling van 700 ha, maar daar zitten veel onzekerheden bij. N.a.v. een vraag van mevrouw Sasbrink meldt zij dat met name de uitvoering de aandacht van de Rekenkamer heeft, omdat er altijd veel ambities zijn, maar de uitvoering wil daarbij nog wel eens achterlopen. Het college vindt het openbaar groen heel belangrijk en er is ook een grote ambitie op dat gebied. De Rekenkamer hoopt dat er na een aantal jaren vorderingen kunnen worden gemaakt. Op de vraag van mevrouw Kleinrensink waar de duiding van de deelconclusie II zit, zegt zij dat het goed is om sturen op beeldkwaliteit, maar er zijn veel verschillende referentiekaders van beeldkwaliteit. Bij de afweging van meer of minder groen kan dat leiden tot fouten en hogere kosten en dat is te wijten aan onduidelijkheden in de definities. Op een vraag van de heer **Dekkers** (GL) of de Rekenkamer de conclusie onderschrijft dat er dan vooral gestuurd moet worden op de bedoeling en niet op de middelen, zegt zij dat te onderschrijven, maar dan moet er wel een gedeeld beeld zijn van wat biodiversiteit is. Met betrekking tot de doelstelling voor de biodiversiteit verwijst zij naar beslispunt 3 en zegt dat de Rekenkamer vindt dat er eerst een goed beeld moet bestaan van hoe het met de biodiversiteit staat; pas daarna kan er een doel voor de toekomst worden afgeleid. Naar aanleiding van een vraag van VOLT zegt zij dat er op pag.53 e.v. iets staat over een nadere onderverdeling van het budget voor groen. Het budget voor ontwikkeling bedraagt jaarlijks 1-5 miljoen euro en zal stijgen naar 10 miljoen euro. Bij beheer en onderhoud gaat het om respectievelijk 15 en 10 miljoen euro. Op een vraag van de heer **Dekkers** (GL) waarom er in de aanbevelingen niets staat over sturen op biodiversiteit verwijst zij naar beslispunt 3, nulmeting monitoring, waaruit gebleken is dat de

kwaliteit in de openbare ruimte nog niet duidelijk is. Pas als je een beeld daarvan hebt, kun je iets zeggen over de toekomst en dan kom je weer uit bij het eerste beslispunt. De vraag is dus beantwoord als je de beslispunten 1 en 3 samenneemt.

De **voorzitter** constateert dat er geen tweede termijn nodig is en vraagt de raadsleden hoe zij het punt naar de raad willen doorgeleiden. Hij constateert dat de raadsleden dit als een A-punt naar de raadsvergadering willen doorgeleiden.

Mevrouw **'t Lam** geeft aan dat de Rekenkamer graag, na het verschijnen van het plan van aanpak, nog daarop wil reageren.

De **voorzitter** schorst de vergadering voor enkele minuten.

De **voorzitter** heropent de vergadering.

11. Raadsbrief Gebiedsprofiel Domplein 2040

De **voorzitter** geeft een inleiding op het agendapunt.

De heer **Van Steeg** (CDA) vindt dat Utrecht slordig omgaat met de pleinen in de stad. De gemeente voert te weinig de regie waardoor de pleinen geen prettige verblijfsplekken voor de inwoners van de stad zijn. Dit geldt ook voor het Domplein waar fietsers en bussen rijden en waar vaak veel wind is. Gelukkig ligt er een voorstel met goede suggesties waarbij de geschiedenis centraal wordt gesteld. Er is een participatietraject geweest, maar daaraan is eigenlijk geen vervolg geven en hij vindt dat jammer. Hij vindt het belangrijk dat de gemeente de regie houdt en samen met een groep mensen gaat kijken hoe de ideeën uitgewerkt kunnen worden. Hij vraagt of de wethouder daartoe bereid is en wat er is misgegaan bij de participatie. Hij vindt het goed dat de identiteit een belangrijke rol speelt, zoals in de brief staat en hij denkt dat, onder regie van het college, men moet doorgaan om het Domplein te verfraaien. Hij zou dan ook liever zien dat er geen bussen of fietsen meer over het plein heen rijden. Op een vraag van de heer **Dekkers** (GL) of meer regie van de gemeente betekent dat er geen verkeer meer over het Domplein gaat, zegt spreker dat in de brief staat dat er een goed participatietraject is geweest en daarbij werd duidelijk een keuze gemaakt voor de identiteit van het plein. Hij zou graag zien dat daarop wordt verdergegaan en dat er keuzes gemaakt worden, zodat het een prettig verblijfsgebied wordt. Op een vraag van de heer **Dekkers** (GL) of spreker ook vindt dat er vanwege belangrijke dilemma's geen zorgvuldige afwegingen zijn gemaakt, zegt spreker het daar niet mee eens te zijn. Er moeten keuzes gemaakt worden. Op een vraag van de heer **Snijder** (Student&Starter) wie er nu eigenlijk over het Domplein gaat, zegt spreker dat het Domplein voor alle inwoners is, maar partijen die indirect belang bij het Domplein hebben zullen een goede afweging maken hoe het nu verder moet. Op een vraag van de heer **Snijder** (Student&Starter) of de participatie dan niet breder moet worden getrokken, zegt spreker dat dit heel breed is en dat alles en iedereen erbij betrokken kan worden. Het is belangrijk dat het Domplein een plek is waar mensen graag samenkomen en dat is nu niet het geval. Uit de participatie blijkt echter dat men dat wel wil proberen. Op een vraag van mevrouw **Leever** (PvdA) wat er nodig is om elke inwoner naar het Domplein te brengen, zegt spreker dat er in groen en in zitplekken moet worden geïnvesteerd, maar ook in het verhaal van Utrecht. Op een vraag van mevrouw **Leever** (PvdA) of partijen die om het plein heen zijn gevestigd daarin een functie kunnen hebben, zegt spreker dat traject Domplein 4-5 daartoe leidt. Op een vraag van mevrouw **Leever** (PvdA) of hij duidt op een divers en rijkaanbod, antwoordt spreker bevestigend, maar ook het erfgoed op het Domplein is voor hem een belangrijk uitgangspunt, evenals de cultuur. Daarbij zet hij een kanttekening dat het wel te betalen moet zijn. Hij roept op te kijken hoe men vooruit kan gaan met het Domplein en ook te kijken naar fietsroutes en fietsparkeren. Hij verzoekt het college te investeren in het verblijfsgebied Domplein. Op een vraag van de heer **Van der Graaf** (CU) of het hem alleen om fiets parkeren gaat of ook om doorgaande fietsroutes zegt hij dat fietsers niet zomaar van het Domplein afgehaald kunnen worden, maar hij vindt wel dat het anders moet. Het gaat erom hoe die route beter kan verlopen. Op een vraag van de heer **Van der Graaf** (CU) of hij wil inzetten op een alternatieve route antwoordt hij bevestigend. Op een vraag van de heer **Van Vliet** (D66) of het CDA het middenveld belangrijker vindt dan de Utrechter antwoordt spreker ontkennend en zegt dat zijn fractie de geschiedenis van de stad belangrijk vindt. Hij zou dit graag samen willen brengen met het verbeteren van het verblijfsgebied.

De heer **Van Vliet** (D66) zegt dat het Domplein historisch gezien het belangrijkste en rijkste plein van de stad is. Hij zou graag zien dat er meer verrijdbaar groen en openbare terrassen komen, omdat dit een ideale mix is. Hij vraagt het college welke mogelijkheden het ziet om dit te onderzoeken. Op een vraag van de heer **Van Steeg** (CDA) waar hij een plek ziet voor terrassen op het Domplein zegt spreker dat er een duidelijke afbakening in de verkeersstromen moet komen. Wellicht kunnen het verrijdbare groen en de terrassen die afbakening vormen. Op een vraag van de heer **Van Steeg** (CDA) of hij bedoelt dat er een terras midden op het plein moet komen, antwoordt hij ontkennend. Hij sluit ook aan bij de analyse van de fietsersbond dat er gezorgd moet worden dat het verkeer op een eigen afgebakende rijstrook rijdt. Op een vraag van de heer **Dekkers** (GL) of hij ook vindt dat het voordeel van shared space ertoe leidt dat mensen rekening met elkaar houden, antwoordt hij ontkennend en zegt dat dat zijn eigen ervaring maar ook die van de Utrechters zelf is. Op een vraag van de heer **Van der Graaf** (CU) hoe D66 het dan wel wil, zegt spreker dat het om vergezichten gaat. Een en ander kan niet gelijk morgen klaar zijn, maar nu rijdt het verkeer kriskras door elkaar heen. Daarom denkt hij dat openbare terrassen en verrijdbaar groen beter is. Op een vraag van de heer **Van der Graaf** (CU) of hij een andere route voor fietsers wil, zegt hij graag te willen bekijken wat er in de omliggende straten mogelijk is en wat het effect dan is. Dit kan wellicht meegenomen worden bij de vergezichten. Op een vraag van de heer **Snijder** (Student&Starter) of spreker denkt aan openbaar groen en terrassen die verplaatst kunnen worden als er evenementen zijn, antwoordt hij bevestigend. Hij vindt het belangrijk dat mensen bewust eigenaar gemaakt worden van het Domplein, omdat dit voor iedereen is. Hij oppert om zowel Utrechters als bezoekers te vragen wat zij met het Domplein willen. Hij mist verder een duidelijke tijdlijn en die zou hij graag voor eind 2024 willen ontvangen. Op een vraag van de heer **Van Steeg** (CDA) of de stap die bekeken is een basis kan vormen waarop kan worden voortgebouwd, antwoordt hij dat de roep van de partijen die op het plein gevestigd zijn harder geklonken heeft dan die van bewoners van Utrecht. Hij vindt het belangrijk dat alle Utrechters gehoord worden en niet een select groepje. Hij zou graag zien dat er een aantal scenario's komt en hij begrijpt dat het college het niet wenselijk vindt om het gebiedsprofiel één op één over te nemen. Op een vraag van de heer **Van Steeg** (CDA) wat de basis is die voorgelegd moet worden aan de inwoners heeft spreker liever dat er een aantal scenario's kan worden voorgelegd. Op een vraag van mevrouw **Leever** (PvdA) of het erfgoed ook een rol moet gaan spelen antwoordt hij bevestigend. Op een vraag van de heer **Van der Graaf** (CU) hoe D66 vindt dat men nu verder moet, zegt hij dat op korte termijn de tijdlijn moet worden uitgewerkt en dat daarbij participatie hoort.

De heer **Van der Graaf** (CU) zegt dat het Domplein een plek is die een geschiedenis van vele jaren met zich meebrengt en daarom moet men daar zuinig op zijn. Er ligt een mooi plan waarop participatie heeft plaatsgevonden en dit kan een duidelijke basis zijn. Hij vraagt hoe de wethouder naar het plan kijkt en of deze dit als basis wil nemen om met anderen in gesprek te gaan. Hij vraagt ook of de wethouder bereid is om een alternatieve route voor fietsers te onderzoeken.

De heer **Dekkers** (GL) zegt dat zijn fractie achter de motie staat over het Domplein en vindt het jammer dat het niet is gelukt om bij het opstellen van het gebiedsplan Domplein alle belanghebbenden erbij te betrekken. Daardoor kan een en ander niet als beleid worden vastgesteld. Hij zegt dat, als de gemeente geen geldige uitspraken doet over de drie thema's, er een onduidelijke situatie blijft bestaan. Hij vraagt of het college het met hem eens is dat er op het plein een onduidelijke situatie heerst en dat de gemeente heldere uitspraken moet doen over dilemma's en perspectieven. Tevens vraagt hij of er meer profielen opgesteld worden voor andere plekken in de stad. Op een vraag of het gebied zelf wel een omgevingsvisie moet hebben, antwoordt hij bevestigend en zegt dat er voor een aantal plekken in de binnenstad verfijning nodig is, maar dat er geen budget is. Op een vraag van de heer **Van Vliet** (D66) of GroenLinks wil dat de Utrechters erbij betrokken worden, antwoordt hij bevestigend. Op een vraag van de heer **Van Steeg** (CDA) wat volgens GroenLinks de waarde is van het profiel dat er nu ligt, zegt hij daar nog op terug te zullen komen. Op een vraag van de heer **Van der Graaf** (CU) of GroenLinks ook het college wil vragen waarom er niet breed met partijen aan de slag is gegaan, antwoordt spreker bevestigend. Zijn fractie onderschrijft de analyse van het college over waar het is fout gelopen. De gemeente had de intentie om samen te werken, maar het was onduidelijk van wie de stukken nu feitelijk waren. Hij wijst erop dat het niet om lokaal of stedelijk gaat, maar dat het om de diversiteit van belanghebbenden gaat. Hij verzoekt de wethouder hierop te reflecteren. Hij vraagt zich af wat dit voor het vervolgproces betekent en zegt dat de historische waarde van het plein belangrijk is.

Hij mist twee belangrijke identiteiten. Hij zou graag zien dat er een homomonument op het plein komt en dat er mogelijkheden op het plein zijn voor internationale solidariteit. Deze twee belangrijke elementen horen volgens hem bij het Domplein en hij wil weten of het college het met hem eens is. Hij is verbaasd dat op de website staat dat evenementen moeten passen bij het Domplein en vraagt of het college bereid is om gebiedsprofielen en eisen voor evenementen weer terug te draaien. Op een vraag van de heer **Van Steeg** (CDA) of GroenLinks, vanwege de verschillende ideeën rond de identiteit van het plein, ook vindt dat dit veel bouwstenen biedt, zegt spreker niets te willen afdoen aan de geschiedschrijving van het Domplein, maar hij wijst erop dat dat niet het enige is. Op een vraag van de heer **Van Steeg** (CDA) of spreker ook vindt dat die punten niet strijdig zijn met het gebiedsprofiel dat er ligt, zegt spreker dat ze niet genoemd zijn en hij zou het geen goede zaak vinden als die activiteiten dan niet meer plaatsvinden op het Domplein. Daarom zou hij graag zien dat die punten opgenomen worden in de schets van het plein. Het Domplein is een belangrijke fietsroute door Utrecht en hij vindt dat deze behouden moet blijven en denkt dat, als de routes beperkt worden, dit onveiliger wordt. Het stallen van fietsen kan niet zomaar weggehaald worden van het Domplein en hij vindt dat de raadsbrief niet duidelijk is over de fietsroute en het fietsparkeren. Hij roept daarom het college op om uit te spreken dat het Domplein een belangrijke schakel blijft voor fietsers. Zijn fractie is verder teleurgesteld over het feit dat de horeca een ontheffing kan krijgen als het gaat om koelen en hij wijst erop dat dat veel vervuiling met zich mee kan brengen. Daarom roept hij op om ervoor te zorgen dat dit gebeurt met behulp van elektriciteit en hij hoopt dat er beter handhaafbare eisen gesteld worden bij ontheffingen, zodat er gebruik wordt gemaakt van het stopcontact. Op een vraag van de heer **Van der Graaf** (CU) of GroenLinks ook vindt dat er alternatieve fietsroutes onderzocht dienen te worden zegt spreker geen tegenstander van spreiding te zijn en zou graag zien dat het aantal stoplichten op het Domplein verminderd wordt, maar hij denkt dat het een illusie is dat de fietsstromen helemaal weggehaald kunnen worden van het plein. Hij wijst erop dat het voetgangersgebied op het Domplein is uitgebreid en dat dit gevolgen voor het fietsverkeer heeft.

Mevrouw **O'Connor** (EenUtrecht**)** is blij dat de belanghebbenden betrokken zijn bij de plannen voor het Domplein. Zij zou graag zien dat dit een groenere plek wordt voor alle Utrechters. Zij is het eens met de ChristenUnie dat alle Utrechters meegenomen moeten worden bij de participatie.

De heer **Semenzato** (UtrechtNu) sluit zich aan bij de vorige sprekers en zegt dat het Domplein niet de fijne plek is die het zou kunnen zijn. Hij vraagt waarom het gebiedsprofiel niet is vastgesteld door het college en hoe het college reageert op de wensen uit het gebiedsprofiel. Hij verzoekt de wethouder om een toelichting te geven op andere voorstellen en wensen in het gebiedsprofiel waar het college nog naar wil kijken. Op een vraag van de heer **Dekkers** (GL) of spreker ook vindt dat fietsparkeren belangrijk is voor mensen die in de buurt moeten zijn, meldt hij dat zijn fractie niet vindt dat de fietsenstalling daar weg moet, maar dat het zou mooi zijn als deze inpandig kan. Op een vraag van de heer **Dekkers** (GL) wat hij bedoelt met inpandig zegt spreker vooral op zoek te zijn naar alternatieven.

Mevrouw **Leever** (PvdA) zegt dat het Domplein bij Utrecht hoort. Zij zou graag zien dat daar een rijk en divers cultureel aanbod komt en dat er daarnaast horeca op het plein komt en ruimte voor cultureel erfgoed. Zij verzoekt de wethouder aan te slag te gaan, omdat het te lang duurt en ze vraagt wat er precies nodig is. Ook zou ze graag zien dat er op het plein een homomonument komt en zij verzoekt de wethouder om dit mee te nemen. Op een vraag van de heer **Van Steeg** (CDA) hoe haar fractie het gebiedsprofiel dat er ligt waardeert, zegt zij dat er veel stappen te nemen zijn. Haar fractie ergert zich aan het fietsparkeren en vindt dat een aandachtspunt. Op een vraag van de heer **Van Steeg** (CDA) of zij vindt dat fietsers over het plein kunnen gaan of liever eromheen, zegt zij dat dat nog onderzocht moet worden.

De heer **Snijder** (Student&Starter) noemt het Domplein het hart van de stad. Veel studenten hebben daar hun diploma opgehaald. Hij denkt dat belanghebbenden niet allemaal betrokken zijn geweest bij de plannen en noemt als voorbeeld de Fietsersbond. Hij vraagt waarom er geen bredere vertegenwoordiging is betrokken bij het participatieproces en wil weten of er kaders meegegeven zijn aan de partijen. Hij vraagt de wethouder welke status het gebied heeft. Hij zou graag zien dat er op het plein groen komt dat tijdelijk weggehaald kan worden en vindt ook dat het Domplein wel toegankelijk moet blijven voor fietsers. Hij verzoekt de wethouder om hierover contact met de Fietsersbond te hebben.

De heer **Vintges** (VVD) zegt dat zijn fractie zich ook kan vinden in het niet vaststellen van het gebiedsprofiel en hij vraagt wat dat de stad nu eigenlijk gaat brengen. Hij wijst erop dat het Domplein nog maar net opnieuw is ingericht en denkt dat de openbare ruimte op andere plekken meer aandacht vraagt. Hij vraagt zich af of het gebiedsprofiel moet worden ingezet voor zo'n klein gebied, omdat dat veel tijd en geld kost. Hij roept op te stoppen met experimenteren binnen de Omgevingswet en vindt dat dit geld beter besteed had kunnen worden aan verbetering van de openbare ruimte in de stad. Hij verzoekt de wethouder nog te bevestigen dat het gebiedsprofiel niet het uitgangspunt is. Op een vraag van de heer **Snijder** (Student&Starter) of spreker de fietsrichting hetzelfde wil houden, antwoordt hij bevestigend. Zijn fractie stoort zich overigens wel aan de geparkeerde fietsen op het plein.

Mevrouw **Kool** (VOLT) deelt de zorgen van de andere fracties over de participatie en vraagt zich af of je daar wel over kunt spreken als er zoveel relevante partijen ontbreken. Zij wil graag duidelijkheid over wat er nu verder gaat gebeuren en vindt de laatste paragraaf onduidelijk.

De **voorzitter** schorst de vergadering voor enkele minuten.

De **voorzitter** heropent de vergadering.

Wethouder **Oosters** bedankt de aanwezigen voor hun inbreng. Zij zegt dat het Domplein een mooie plek is met veel erfgoed en historie en het plein is er voor iedereen. Bij de participatie hebben partijen een gezamenlijke identiteit vastgesteld, maar als dilemma's noemt zij de vergelijking tussen lokaal en stedelijk belang, onder andere op het gebied van mobiliteit, handhaving en evenementen. De participatiegroep heeft zich ook niet altijd aan de kaders gehouden en daarom kan het college het profiel niet overnemen. Daarnaast is er ook geen uitvoeringsbudget gecreëerd. Het college had ook andere bewonersgroepen van buiten de stad bij het traject willen betrekken en zij wijst erop dat er ook partijen afgevallen zijn tijdens het traject. Zij denkt wel dat het gebiedsplan als basis kan dienen bij gesprekken over het Domplein, omdat er veel mooie punten in zitten. Het college wil aan de slag gaan met de inzameling van het afval voor ondernemers bij het Domplein. Op een vraag van de heer **Van der Graaf** (CU) waarom er niet gekozen is om bepaalde onderdelen van het profiel over te nemen, zegt zij dat de basis van het plan niet stevig genoeg is om dit als beleidsstuk te presenteren. Zij zegt dat de wijze van afvalinzameling in het gebied het college een doorn in het oog is, evenals de fietsparkeerplek. Weliswaar moet de capaciteit behouden blijven, maar het is de vraag waar de fietsen geparkeerd moeten worden. Er wordt nu gekeken naar eventuele mogelijkheden bij Domplein 4-5. Op een vraag van de heer **Van Steeg** (CDA) of er geld in de begroting is gereserveerd voor fietsparkeren zegt zij dat er geen budget beschikbaar is en spreekt zij de hoop uit dat, in het kader van fietsparkeren en ontwikkelingen op het Domplein, er geld te genereren is. Het college wil kijken hoe een en ander gerealiseerd kan worden. Op een vraag van de heer **Van Steeg** (CDA) hoe het college fietsparkeren wil realiseren zonder een budget, zegt zij dat er een oplossing bedacht moet worden, maar dat zij nu nog niets met zekerheid kan zeggen. Op een vraag van mevrouw **Leever** (PvdA) of zij weet dat een inpandige fietsenstalling niet altijd goed werkt, zegt spreekster dat het Domplein een populaire plek is voor fietsparkeren en daarom denkt zij dat alternatieven wel kansrijk zijn, maar als de raad een oplossing weet, dan staat het college daarvoor open. Domplein 4 -5 is onderdeel van het gebiedsprofiel van de Dompleingroep en daarom neemt zij dit serieus en zal dit voortvarend oppakken. Op een vraag van mevrouw **Leever** (PvdA) wanneer er een terugkoppeling komt over Domplein 4-5 zegt zij dat de schriftelijke vragen die gesteld zijn binnenkort beantwoord zullen worden. Uiteindelijk zal alles verwerkt worden in de locatieprofielen. Zij heeft met de Dompleingroep over kansen gesproken en, mochten er nog concurrenten komen, dan kan er een kwalitatieve afweging worden gemaakt. Vanuit de commissie zijn er punten genoemd als minder fietsers en het verplaatsen van fietsparkeren. Zij wijst er echter op dat deze fietsroute belangrijk is voor de verbinding noord-zuid. Als er niet meer over het Domplein gefietst mag worden, dan vraagt dit om een systeemverandering en daar kiest het college niet voor. Wellicht kan groen gebruikt worden voor een scheiding tussen voetgangers en fietsers op het Domplein. Op een vraag van de heer **Snijder** (Student&Starter) of bij de inrichting van een tijdje geleden bewust is bedacht om geen scheiding aan te brengen in de verkeersstromen zegt zij dat dit een wens vanuit de Dompleingroep is. Dit vraagt echter om een uitvoeringsbudget en dat geld is er niet. Zij blijft echter met de groep in gesprek en hoopt dat er wellicht een keer een kans komt. Het niet meer over het Domplein laten rijden van de bussen ziet zijn nu niet als mogelijkheid. Met betrekking tot investeren in de verblijfskwaliteit zegt zij dat de groene ruimte maar beperkt is. Zij

vindt het belangrijk dat er ook ruimte is om te ademen en wil ook dat men zich kan verwonderen over de historische gevels rond het plein. Op een vraag van de heer **Van Vliet** (D66) of zij iets ziet in verrijdbare terrassen zegt zij dit bij de commissie openbare ruimte te willen neerleggen. Ondernemers die dat willen kunnen zich melden. Zij is op zoek naar onderwerpen die passen bij de locatieprofielen. De focus ligt op een aantrekkelijke plek, maar een en ander is niet verplicht te stellen. Wel is het mogelijk om kleine ingrepen op het Domplein te realiseren, maar er is meer budget nodig om de echte ambities te realiseren. Zij wijst erop dat er geen geld is voor tijdrovende en dure manieren van participatie en geeft als tip mee om binnen korte tijd weer een gebiedsprofiel voor het Domplein op te stellen. Op een vraag van de heer **Snijder** (Student&Starter) of de wethouder bereid is in gesprek te gaan met de Fietsersbond antwoordt zij bevestigend. Er is veel contact met de Fietsersbond, maar zij wijst erop dat er wel budget nodig is om iets te doen. Op een vraag van de heer **Van Steeg** (CDA) of de wethouder bereid is om de regie te voeren om het gebied verder te brengen, zegt zij dat het college de mening van bewoners belangrijk vindt, maar wat er nu ligt is geen beleid en daarom wil het college niet de regie nemen. Op een vraag van de heer **Van der Graaf** (CU) naar tijdlijnen en of de gemeente de regie wil nemen zegt de wethouder dat in het gebiedsprofiel veel aspecten zitten waarmee aan de gang kan worden gegaan met bewoners, maar de gemeente zal niet de regie nemen. Op een vraag van mevrouw **Leever** (PvdA) waar die keuzes op gebaseerd zijn, zegt de wethouder dat het gaat om budget en niet strijdig zijn met de bestaande lijn.

De **voorzitter** vraagt of er nog gemiste vragen zijn.

Mevrouw **Leever** (PvdA) mist nog een antwoord op haar verzoek om een homomonument.

De heer **Vintges** (VVD) heeft nog een vraag naar de status van het gebiedsprofiel.

De heer **Dekkers** (GL) heeft nog gevraagd naar het voorkomen van onduidelijkheid en de risico's.

Wethouder **Oosters** heeft al geantwoord dat zij een homomonument op het Domplein als mogelijkheid ziet, maar voor de realisatie van de wensen in de openbare ruimte op het Domplein is nu geen budget. Zij wijst erop dat het college het gebiedsprofiel niet heeft vastgesteld en dat dit dus geen visie, nota of uitgangspunt van het college is. Dit is gemaakt op initiatief van de bewoners, maar dit is dus niet het beleid van het college. Wel heeft het college gesproken met de Dompleingroep om te kijken of er overeenstemming kan worden bereikt.

De **voorzitter** constateert dat er geen toezeggingen zijn gedaan en vraagt of de fracties hun doel hebben bereikt.

De heer **Van Steeg** (CDA) vond het een goed debat, maar wel erg vrijblijvend en daarom overweegt zijn fractie om een motie in te dienen.

De heer **Van der Graaf** (CU) sluit zich daarbij aan.

De heer **Dekkers** (GL) wil een en ander nog afstemmen met de anderen.

De **voorzitter** constateert dat dit onderwerp als B-punt naar de raad zal worden gezonden met het verzoek om een behandeltijd van 10 minuten.

Wethouder **Oosters** vult aan dat er al eerder om een homomonument is gevraagd en dat wethouder Voortman daar toen al op geantwoord heeft. Zij zal de status hiervan nog nazoeken.

De **voorzitter** sluit de vergadering om 21.55 uur en wenst de aanwezigen wel thuis.

LIJST VAN TOEZEGGINGEN

Wethouder Voortman

5 -

Wethouder Oosters

-

Lijst toezeggingen commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 17 oktober 2024

ID	Agendapunt	Toezegging	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar
810	Gemeenteraad 27-06-2024 10. Initiatiefvoorstel Utrecht Bijenhoofdstad van Europa	Wethouder Voortman zal laten onderzoeken of er andere maatregelen zijn om de biodiversiteit op de Heldammersingel te vergroten, waarbij ook de ondergrond van de Heldammersingel betrokken zal worden, en de raad hierover in het najaar van 2024 te informeren.	Dierenwelzijn	30-11-2024	
795	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 30-05-2024 7. Initiatiefvoorstel Utrecht Bijenhoofdstad van Europa	College zegt toe om concreet al uitgewerkte bij-vriendelijke maatregelen voor Q4 nog in het Handboek Openbare Ruimte op te nemen. Nader uit te werken maatregelen komen later in een dynamische oplegger als actualisatie bij het Handboek, inclusief aanwezigheid van bloeiende flora jaarrond.	Dierenwelzijn	01-10-2024	
491	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 29-06-2023 2. Voorjaarsnota	Het College zegt toe uiterlijk Q4 de Raad te informeren over hoog-risico honden: hoeveel dieren betreft het en wat zijn	Dierenwelzijn	21-12-2023	20231218 Een stand van zaken is op 28-10-2023 verzonden met Verzamelbrief stand van zaken en afhandeling diverse toezeggingen

	2023 en Eerste bestuursrapportage 2023	de mogelijkheden om deze honden bij andere asiels met hondenopvang in de regio onder te brengen.			en moties Dierenwelzijn (Kenmerk: 11871225).
490	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 29-06-2023 2. Voorjaarsnota 2023 en Eerste bestuursrapportage 2023	Het College zegt toe uiterlijk Q4 de Raad te informeren over de afloop van de gesprekken met de dierenbescherming.	Dierenwelzijn	31-10-2024	20231218 Een stand van zaken is op 28-11-2023 verzonden met Verzamelbrief stand van zaken en afhandeling diverse toezeggingen en moties Dierenwelzijn (Kenmerk: 11871225)
1	Gemeenteraad 05-12-2019 17. Raadsvoorstel Nota Dierenwelzijn	M455 Verbeter Vissenwelzijn	Dierenwelzijn	31-12-2025	20231219 Een stand van zaken is op 28-10-2023 meegegaan met Verzamelbrief stand van zaken en afhandeling diverse toezeggingen en moties Dierenwelzijn (Kenmerk: 11871225). 20241003 We starten gesprekken komende periode 2024/2025 met de AUHV gesprekken over de nieuwe visrechtovereenkomst. We streven er naar in q42025 dat afgerond te hebben.
807	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 19-09-2024 10. Raadsvoorstel Rekenkamerrapport:	Het college komt in de bomenbrief van Q1 2025 terug op procedures voor versnellen vellen en vervangen van bomen	Groen	31-03-2025	

	Vergroening, van droom naar daad	en de mogelijkheden voor eventueel het uitvoeren van een pilot hiervoor.			
786	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 15-02-2024 9. Debat bomenbrieven	Na het congres Future Green Cities informeert het college de raad eind 2024 over de opbrengsten en lessen van andere steden op het gebied van groen.	Groen	31-12-2024	
785	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 15-02-2024 8. Baas in eigen groen	In Q1 2025 komt een raadsbrief over voortgang van het zelfbeheer	Groen	31-03-2025	
784	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 15-02-2024 8. Baas in eigen groen	Het college neemt in de volgende bomenbrief (Q4) op hoe de gemeente aan inwoners laat weten dat het wijkbureau er is om mensen mee te nemen in zelfbeheer voor groen	Groen	31-12-2024	
290	Gemeenteraad 02-02-2023 24. Raadsvoorstel Zienswijze Kadernota 2024 Recreatieschap Stichtse Groenlanden	M24 Maak ‘Aandacht voor ondernemerschap’ concreet	Groen	14-06-2023	20240130 De wethouder heeft dit in het bestuur van het recreatieschap onder de aandacht gebracht. Nadere informatie volgt bij het 4-jarig uitvoeringsplan. Staatsbosbeheer heeft aangegeven

					dat dit plan in de eerste helft van 2024 komt.
148	Gemeenteraad 07-07-2022 11. Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Eerste Bestuursrapportage 2022	M173 Ook inheems en lokaal, dan pas zijn we er helemaal	Groen	07-10-2022	De raad wordt in Q4 2023 geïnformeerd over de manier waarop invulling wordt gegeven aan deze motie. Een uitvoeringsprogramma Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven & Inkoop (MVOI) (pf Inkoop) komt naar verwachting eind 2023 ter vaststelling naar college en ter informatie naar de Raad. Ook voor de inkopen van groen & groenonderhoud worden de kansen en afspraken in beeld gebracht.
628	Gemeenteraad 07-12-2023 27. Tussentijdse besluitvorming Stadswater	Wethouder Schilderman zal de raad per brief informeren over de kosten van een extra zwemlocatie, mocht er een afvallen.	Markten en havens	07-03-2024	
600	Gemeenteraad 07-12-2023 27. Tussentijdse besluitvorming Stadswater	M460 Verlies het stadsstrand niet uit het oog	Markten en havens	07-03-2024	
599	Gemeenteraad 07-12-2023 27. Tussentijdse besluitvorming Stadswater	M459 Richtlijnen onderzoek zwemwater	Markten en havens	07-03-2024	

Lijst toezeggingen commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 17 oktober 2024

806	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 19-09-2024 9. Raadsbrief Verkeersveiligheid voorrangsplein 't Goylaan	In Q4 stuurt het college een Raadsbrief beantwoording vragen uit commissiebehandeling verkeersveiligheid voorrangsplein 't Goylaan	Mobiliteit	31-12-2024	
798	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 20-06-2024 3. Raadsvoorstel Jaarstukken 2023	In de brief over parkeertarieven van najaar 2024 komt het college terug op eventuele maatregelen om gebruik P+R te stimuleren.	Mobiliteit	30-11-2024	Komen we in het najaar in de raadsbrief over parkeergarages en tarieven 2025 op terug (Q4 2024).
794	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 18-04-2024 7. Voortgangsrapportage programma Mobiliteit en voortgang programma verkeersveiligheid	In de voortgangsrapportage in het najaar komt het college met een korte scan of je grote auto's (SUV's) in wet- en regelgeving bijzondere aandacht kan geven.	Mobiliteit	30-11-2024	
793	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 18-04-2024 7. Voortgangsrapportage programma Mobiliteit en voortgang programma verkeersveiligheid	In de voortgangsrapportage van het najaar worden de volgende zaken opgenomen: - Gegevens over dieren, indien deze dan beschikbaar zijn. - Informatie over evaluatie 30 km/h in A'dam en hoe we hier	Mobiliteit	30-11-2024	

		in Utrecht mee om willen gaan - Informatie over busvervoer			
792	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 21-03-2024 9. Raadsbrief Alternatief tracébesluit Ring Utrecht	Het college komt uiterlijk in Q4 2024 met een beschouwing op het meenemen van brede welvaart in de afwegingen.	Mobiliteit	31-12-2024	
791	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 21-03-2024 9. Raadsbrief Alternatief tracébesluit Ring Utrecht	College werkt de impact van NRU op het aantal bomen uit en informeert de raad hierover bij de volgende stap in het kader van NRU, uiterlijk Q3 2024	Mobiliteit	01-10-2024	20240916: De nadere studie naar NRU, zoals aangekondigd in de raadsbrief van 14 maart 2024, heeft langer geduurd. We informeren de raad naar verwachting in Q4.
790	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 21-03-2024 7. Raadsvoorstel Wijziging van de Verordening Parkeerbelasting 2024	College komt in Q4 2024 met een bereikbaarheidstoets	Mobiliteit	31-12-2024	
788	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 21-03-2024 7. Raadsvoorstel Wijziging van de Verordening Parkeerbelasting 2024	College komt in Q3 2024 met een uitvoeringsprogramma, waarin onder meer aandacht voor communicatie en gesprek met werkgevers	Mobiliteit	01-10-2024	

Lijst toezeggingen commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 17 oktober 2024

783	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 11-01-2024 9. Verkeersveiligheid verkeersknooppunt Meernbrug	Het college voert in 2024 een onderzoek uit naar de verkeersveiligheidsituatie bij de Meernbrug en rapporteert hierover aan de raad.	Mobiliteit	31-12-2024	
748	Gemeenteraad 27-06-2024 29. Afrondende besluitvorming na debat over Voortgangsrapportage programma Mobiliteit en voortgang programma verkeersveiligheid	M301 Oversteekbaarheid dankzij goede zebrapaden	Mobiliteit	27-09-2024	
626	Gemeenteraad 18-01-2024 23. Raadsvoorstel Ruimtelijk Toekomstperspectief Zuidpoort	M53 Verkeersveiligheid en toegankelijkheid voorop, geen shared space bij Zuidpoort	Mobiliteit	18-04-2024	120324 Tussenbericht: toezegging wordt verwerkt in het ontwerp. 100924 Gaat mee in Voorlopig Ontwerp (2025).
121	Gemeenteraad 10-03-2022 27. Raadsvoorstel Eerste stappen schaalsprong OV/Alternatief verbreding A27	M105 Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg	Mobiliteit	16-06-2022	20230905 Dit wordt Q1 2024. De beantwoording van de motie wordt gekoppeld aan het product Programmatisch vertrekpunt Rijnenburg. Deel 1 zie raadsbrief Invulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek ontsluiting

					Rijnenburg van 21 oktober 2022. Deel 2, resultaten verdiepend onderzoek volgt tweede helft 2023
106	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 16-12-2021 6. Raadsvoorstel vaststelling IPvE/FO Maliebaan	Niet alleen aantal auto's te monitoren maar ook wachttijd en de raad daarover te informeren (2023 jaar na nieuw ontwerp).	Mobiliteit	14-07-2023	20230905 Monitoring start niet eerder dan 2026, namelijk 1 jaar na oplevering herinrichting Maliebaan. We starten dit jaar wel nog met een nulmeting. 20240910 De nulmeting heeft plaatsgevonden. Monitoring start niet eerder dan 2026, namelijk 1 jaar na oplevering herinrichting Maliebaan.
797	Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 20-06-2024 3. Raadsvoorstel Jaarstukken 2023	In de jaarstukken van 2024 komt het college terug op bankjes in de gemeente	Openbare ruimte	14-04-2025	
474	Gemeenteraad 06-07-2023 11. Raadsvoorstel Voorjaarsnota 2023 en Eerste bestuursrapportage 2023	M259 Geniet van de daken	Openbare ruimte	06-10-2023	20231206 Naar verwachting wordt de raad hierover in de tweede helft van 2024 geïnformeerd.
472	Gemeenteraad 06-07-2023 11. Raadsvoorstel Voorjaarsnota 2023 en Eerste bestuursrapportage 2023	M253 Utrecht Standaard Toegankelijk, ook in de openbare ruimte	Openbare ruimte	06-10-2023	11-06-2024 De raad heeft bij verzamelbrief van 11 juni met kenmerk 12416042 een voortgangsbericht ontvangen over de uitvoering moties 468 en 253

					toegankelijkheid in openbare ruimte en de toegankelijkheid van openbare ruimte en bushaltes.
430	Gemeenteraad 22-06-2023 17. Afrondende besluitvorming verblijfplekken voor jongeren	M142 Een nieuwe ontmoetingsplek door jongeren, voor jongeren	Openbare ruimte	22-09-2023	20231130 De visie op jongerenontmoetingsplekken komt terug in de beleidsnota Jeugd en wordt opgepakt in samenwerking met portefeuille MO. Volgens de huidige planning wordt de raad in Q2 2024 over de voortgang geïnformeerd.
429	Gemeenteraad 22-06-2023 17. Afrondende besluitvorming verblijfplekken voor jongeren	M141 Boost voor jongerenontmoetingsplekken	Openbare ruimte	22-09-2023	20231130 De visie op jongerenontmoetingsplekken komt terug in de beleidsnota Jeugd en wordt opgepakt in samenwerking met portefeuille MO. Volgens de huidige planning wordt de raad in Q2 2024 over de voortgang geïnformeerd.
304	Vragenuur 22-12-2022 MV.2. Op naar het volgende park - Gertjan te Hoonte (VVD) mede namens Nadia Stylianou (D66)	Wethouder Schilderman zal naar verwachting in het derde kwartaal van 2023 komen met de resultaten van het onderzoek naar de behoefte aan openbare	Openbare ruimte	29-09-2023	20231130 Uw raad is hierover op 6 juni 2023 geïnformeerd in de raadsbrief ‘Update Sanitaire voorzieningen en niet-commerciële terrassen’. Volgens de huidige planning wordt de raad hierover in Q2 2024 geïnformeerd.

		toiletvoorzieningen op drukbezochte locaties.			
294	Gemeenteraad 02-02-2023 26. Raadsvoorstel Vaststelling Chw bestemmingsplan algemene regels	M31 Heroverweeg uitzonderingen kapvergunning	Openbare ruimte	02-05-2023	20240130 Een stand van zaken is meegegaan met raadsbrief 'Voortgang groene schaalsprong en bomen' 28-11-2023 (Kenmerk: 11854460). Wordt begin 2024 opgenomen in Chw Bestemmingsplan.
135	Vragenuur 24-02-2022 MV.1. Poen voor groen bij aanpak woningen Overvecht-Zuid - Tim Schipper (SP) mede namens Rick van der Zweth (PvdA)	Wethouder Diepeveen zal bekijken of het mogelijk is de aanpak van de openbare ruimte bij de door Mitros te renoveren woningen in Overvecht-Zuid te vervroegen, zodat die aanpak kan aansluiten bij de werkzaamheden van Mitros en de raad daarover te informeren voor het einde van 2022.	Openbare ruimte	31-12-2022	20231130 De samenwerking met de energieopgave rond Overvecht-Noord aardgasvrij (warmtenet) heeft meer tijd gekost dan verwacht. Volgens planning hopen we de raad hierover in Q2 2024 verder te informeren.
105	Gemeenteraad 27-01-2022 12. Raadsvoorstel Verordening kabels en leidingen, wijziging APV en legesverordening	M06 Een visie op bodemleven	Openbare ruimte	30-06-2023	Deze toezegging wordt verwerkt in de beleidsnota Ondergrond. Naar verwachting komt deze voor behandeling in de raad in Q2 2025.

Lijst toezeggingen commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 17 oktober 2024

56	Gemeenteraad 15-07-2021 17. Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied	M288 Geest uit de fles - kijk wat wel kan met spook- en weeskelders	Wervengebied	16-12-2021	
55	Gemeenteraad 15-07-2021 17. Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied	M287 Werk wel met functies in Programmaplan Wervengebied	Wervengebied	16-12-2021	
18	Gemeenteraad 16-07-2020 12. Kaderbrief 2020	M258 Reserveren voor de toekomst van de Wal- en Kluismuren.	Wervengebied	31-05-2022	

Motielijst commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 17 oktober 2024

Onderwerp	Indiener(s)	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar
M284 Hengelverbod Haarrijnseplas	Snippe, L.C. (Lisanne) (Partij voor de Dieren) Bode, L. (Linda) (Volt) Chirino, C.C. (Bina) (ChristenUnie) Sungur, M. (Mahmut) (DENK) Nolten, S.J. (Stevie) (BIJ1) Bos, C.H. (Cees) (Stadsbelang Utrecht) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Hessel, Y.H. (Yvonne) (Utrecht Solidair) Vermeulen, M.W.C. (Maartje) (GroenLinks) Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter)	Dierenwelzijn	31-12-2025	20241003: De raad is geïnformeerd over de voortgang in de verzamelbrief dierenwelzijn van 28 november 2023. We gaan in de komende periode 2024/2025 verder met de gesprekken met de AUHV over de nieuwe visrechtovereenkomst. Wij streven er naar die gesprekken eind q42025 afgerond te hebben. We zijn hierover in gesprek met de AUHV. De raad wordt in Q2 2023 geïnformeerd over de voortgang.
M385 Bescherm de oevervegetatie (tegen de impact van jaagpad en steiger)	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Groen	26-12-2024	
M309 Biodiversiteitscrisis	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt) Heijne, R. (Rachel) (GroenLinks) Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie) Nolten, S.J. (Stevie) (BIJ1) Sungur, M.	Groen		Is afgedaan bij raadsbrief Plan van Aanpak Biodiversiteitscrisis van 20 juni 2023

	(Mahmut) (DENK) Stylianou, N. (Nadia) (D66)			
M253 Poen voor opschaling groen	Sturkenboom, T. (Tessa) (Student&Starter) Koning, F. de (Floor) (GroenLinks) Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren) Isik, B. (Bülent) (PvdA) Schilderman, S.E. (Susanne) (D66)	Groen		
M457 Doorgaan met onderzoek zwemlocaties	Stylianou, N. (Nadia) (D66)	Markten en havens	07-03-2024	
M465 Toepassen Utrecht Standaard Toegankelijk	Alblas, K. (Kirsten) (ChristenUnie)	Markten en havens	07-03-2024	29-aug-24: Deze motie is in de beleidsnota Stadswater geïntegreerd middels een toegevoegde verbetermogelijkheid 7.8 Nieuwe openbare op- en afstapplekken voor passagiersboten toegankelijk maken voor minder valide gebruikers (conform het beleid Utrecht Standaard Toegankelijk). De beleidsnota Stadswater is op 2 juli vastgesteld door het college en aangeboden aan de raad.
M297 Heel Utrecht 30kmu	Vasters, J. (Joost) (D66)	Mobiliteit	31-03-2025	20240910: Eind september zijn resultaten Amsterdam beschikbaar en scherpen wij onze Plan van Aanpak aan. Wij informeren Raad eind 2024 over de voor- en nadelen van versnelde invoer van 30 km/u.

Motielijst commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 17 oktober 2024

M245 Geleidestroken vrijhouden	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Mobiliteit	27-09-2024	20240910: Handelen we af via brief over fietsparkeren binnenstad in Q4 2024.
M181 Noordelijke Randweg Utrecht	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Mobiliteit	01-07-2024	20240910: Oproep uit motie richting regering en ander genoemde partijen loopt via diverse gesprekken in najaar 2024, in communicatie rondom BO MIRT (oktober) wordt dit meegenomen.
M180 Alternatief Ring Utrecht	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Mobiliteit	01-06-2024	20240910: De Technische Briefing voor leden van de Tweede Kamer d.d. 27 maart 2024, waar we als regio het Alternatief hebben toegelicht, was een openbare aangelegenheid.
M170 Kom tot een oplossing met de politie	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Mobiliteit	20-12-2024	240910 Wordt opgenomen in plan invoeren betaald parkeren (begin 2025).
M171 Weer pick-ups en SUV's uit Utrechtse straten	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Mobiliteit	18-09-2024	240910 Wordt meegenomen in raadsbrief Q4 2024.
M166 Bereikbaar Utrecht	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Mobiliteit	20-12-2024	
M348 Alles op alles voor betere parkeerapp en goede alternatieven	Pagter, M. de (Marijn) (VVD)	Mobiliteit	02-02-2024	20240527: Stand van zaken staat in de raadsbrief Parkeerapp bezoekersvergunning van 24 november 2023 en in de raadsbrief Stand van zaken verbeteringen parkeerapp van 14 februari 2024. 20240910: Stand van zaken is gedeeld in raadsbrief sept 2024.

Motielijst commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 17 oktober 2024

M147 Toevoegen extra groen en bomen aan de Alexander Numankade	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Mobiliteit	22-09-2023	20240313: De raad wordt hierover in Q2 2024 geïnformeerd bij vrijgave van het VO voor reactie. 20240910: De raad wordt geïnformeerd bij vaststelling Voorlopig Ontwerp (Q4 2024)
M79 Verbeter verkeersveiligheid ontsluiting Loevenhoutsedijk	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Mobiliteit	30-06-2022	20122023: We hebben in juni 2023 een voorlopig ontwerp besproken met bewoners van de Loevenhoutsedijk. Het betreft het doorvoeren van beperkte verbetermaatregelen tbv verkeersveiligheid aan de Loevenhoutsedijk. Suggesties van bewoners zijn waar mogelijk verwerkt in het ontwerp. Als we meer duidelijkheid hebben over de planning nodigen we omwonenden uit definitief ontwerp. Idealiter vindt uitvoering van de werkzaamheden plaats in het voorjaar van 2024.
M402 gezondheidscentrum Marco Pololaan	Ramaker, M.F. (Margreet) (VVD)	Openbare ruimte	26-12-2024	
M364 Denk andersom: Denk eerst aan mensen met een beperking	Bosch, D. (David) (UtrechtNu!)	Openbare ruimte	11-10-2024	
M318 Help de bij met uitsluitend biologisch geteelde bollen en zaden	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	11-10-2024	

Motielijst commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 17 oktober 2024

M174 Biodiversiteit bij zelfbeheer	Sasbrink, A. (Anne) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	28-06-2024	
M354 Laat de steigerdoeken een springplank zijn	Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter)	Openbare ruimte	30-06-2024	
M351 Alcoholreclames uit de openbare ruimte	Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren)	Openbare ruimte	02-11-2024	
M344 Uitfaseren lichtmastreclame	Claasen, F. (Fred) (GroenLinks)	Openbare ruimte	02-11-2024	
M353 Verban gokreclames	Zweth, R. van der (Rick) (PvdA)	Openbare ruimte	02-11-2024	
M03 Bomen en geen stompjes op het Vredenburg	Hessel, Y.H. (Yvonne) (Utrecht Solidair) Heuven, M. van (Maarten) (Partij voor de Dieren) Nolten, S.J. (Stevie) (BIJ1) Zwanenberg, P. (Pepijn) (GroenLinks) Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht) Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Openbare ruimte	02-05-2023	

Openbare lijst van ingekomen stukken voor commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 17 oktober 2024

Nummer	Ingekomen stuk	Afdoeningsvoorstel
1	Brief hotel bezwaren Beleidsnota stadswater	De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van het raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater en geanonimiseerd openbaar publiceren.
2	Petitie en brief overlast op de singel	De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van het raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater en geanonimiseerd openbaar publiceren.
3	Mail hondenopvang	De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van het debat Hond en Samenleving en geanonimiseerd openbaar publiceren.
4	Mail hondenspeelwijdes	De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van het debat Hond en Samenleving en geanonimiseerd openbaar publiceren.
5	Mail hondenbezitter	De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van het debat Hond en Samenleving en geanonimiseerd openbaar publiceren.
6	Brief Parkeerkortingsregeling bezoekers	De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van het debat over de Raadsbrief over voortgang parkeerkortingsregeling voor (oudere) bewoners en geanonimiseerd openbaar publiceren.
7	Brief ouders over parkeren op schoolplein	De inhoud desgewenst betrekken bij de behandeling van het debat over Beantwoording schriftelijke vragen nr. 133 parkeren op schoolpleinen
8	Brief over Parkeerkortingsregeling voor bezoekers omtrent betaald parkeren	De inhoud desgewenst betrekken bij behandeling van het debat over de Raadsbrief over voortgang parkeerkortingsregeling voor (oudere) bewoners en geanonimiseerd openbaar publiceren.
9	Brief Roeiverenigingen t.a.v. Beleidsnota Stadswater	De inhoud desgewenst betrekken bij behandeling van het debat over het Raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater en geanonimiseerd openbaar publiceren

De ingekomen stukken staan voor leden, conform AVG, in iBabs achter een slotje.

Bewonersvereniging Tuinstraat

Utrecht, maandag 16 september 2024

Aan: wethouder Binnenstad mevrouw E. Oosters, wethouder S. Schilderman en de Utrechtse gemeenteraad

Geachte mevrouw Oosters, mevrouw Schilderman en leden van de gemeenteraad,

In het AD/Utrecht Stad van 3 september dit jaar stond dat de gemeente Utrecht de haalbaarheid onderzoekt om de nu tijdelijk aangewezen extra op- en afstaplocaties voor verhuurboten aan onder meer het Geertebolwerk definitief aan te wijzen. Hierdoor zou de overlast aan de Oosterkade moeten verminderen.

Wij, leden van Bewoners Vereniging Tuinstraat, zijn absoluut tegen bootverhuur op deze locatie in de singel. Onze bezwaren worden gedeeld door bewoners van Tuinstraat oneven zijde, Geertebolwerk, Andreashof, Andreasstraat, Zilverstraat, Zilverberghof en de Stichting Vergroeiing Singel 030. We verzoeken de gemeente dringend om geen definitieve vergunningen te verlenen. We doen dat verzoek op grond van de grote overlast die we deze zomer al hebben ervaren. En wij vinden dat het historische Zocherpark, met kwetsbaar groen en zonder geschikte aanrijd- en parkeervoorzieningen, zonder verzamelplekken en alleen maar zit- en vlondersteigers ongeschikt is voor verhuurboten en rondvaartboten.

Dat de verhuur aan het Geertebolwerk minder overlast zou veroorzaken dan aan de Oosterkade is een misvatting. Daar waar het voorheen rustig en idyllisch wonen was, werd het al drukker na het doortrekken van de singel (meer verkeer op water en voetpad, veel hangjongeren en zuipfeestjes), en is het deze zomer niet te harden. Dat geldt vooral voor de bewoners van het Geertebolwerk (de bovenwoningen kijken uit over park en water), maar over het water galmend geschreeuw en versterkte muziek is zelfs achterin de zijstraten te horen, vaak tot diep in de nacht.

Geschreeuw komt ook van bootpassagiers die zich verzamelen op het pad en de walkant. Grote groepen versperren regelmatig de doorgang voor wandelaars. Vele van hen komen en gaan op de fiets, rijden over het wandelpad en parkeren in het park. Dat trekt weer fietsen/brommers/scooters aan van dagjesmensen en hangjongeren. Ook wordt er geparkeerd tegen en binnen de hekken van de Andreashof en zelfs voor de ingang. Er blijven bierkratten, winkelwagens en vuilnis achter in het park en aan het Geertebolwerk. De Ingang van de parkeergarage aldaar is een populaire plek voor wildplassers, en ook in het park en op de Andreashof worden regelmatig plassende mensen gezien, ondanks dat er toilethokken en een plaszuil in het park staan.

Behalve de overlast en verloedering betreuren omwonenden de aantasting van het historische karakter van het Zocherpark, door de lelijke dixi's, plastic vuilniscontainers en vele fietsen op het gras en tegen bomen. En grote stukken groen zijn kaal getrapt. Meerdere omwonenden hebben klachten neergelegd bij de gemeente en de wijkagent, maar gehandhaafd wordt er nauwelijks. En bewoners hebben geconstateerd dat in elk geval verhuurder Sloepdelen de maximale ligtijd van zes uur overschrijdt.

De omwonenden voelen zich overvallen door de grote overlast. Voor 2023 wees niets erop dat op deze locatie boten verhuurd zouden worden. Volgens het voorlopig ontwerp Catharijnesingel Zuid van 29 november 2017 zouden er langs het Geertebolwerk slechts zit- en kanovlonders komen. Ook bij de renovatie en verlenging daarvan, begin 2022, was er sprake van zit- en kanosteigers.
Ons is nu pas duidelijk geworden dat de gemeente op 1 juli 2023 en daarna voor het gehele vaarseizoen in 2024 heeft besloten om twee extra afvaart- en afstapplaatsen aan de Catharijnesingel aan te wijzen "voor meervoudig gebruik van passagiersschepen, rondvaartenboten en verhuurboten", om te beproeven of dat de overlast aan de Oosterkade zou verminderen.

Hoewel er bezwaar gemaakt kon worden, trad het besluit een dag na de bekendmaking al in werking, zo blijkt uit het Besluit tot aanwijzing afvaart- en opstapplaatsen Stadskamer en Catharijnesingel 2024, en zijn omwonenden hiervan niet op de hoogte gesteld en evenmin vooraf geraadpleegd.
We voelen ons gepasseerd en moeten concluderen dat de gemeente daarmee ook voorbij gaat aan haar eigen ambitie om de overlast van omwonenden mee te laten wegen in de uitwerking van de Visie Stadswater van 12 mei 2023 en de intentie om voor het maken van locatiekeuzen de bewoners uit de nabije omgeving vroegtijdig te betrekken (B&W-voorstel aan de gemeenteraad inzake Vaststelling Beleidsnota Stadswater).

Aan het einde van het vaarseizoen 2024 wil de gemeente evalueren om te bekijken of het aanwijzen van de twee extra plekken het beoogde effect heeft gehad op de Oosterkade. Bij deze evaluatie -en eventuele nieuwe besluiten- zouden wij heel graag betrokken willen worden. Uit eerder genoemd artikel in het AD blijkt in elk geval dat de overlast aan de Oosterkade niet is afgenomen. En de gemeente zal nu ook oog moeten hebben voor de nieuwe overlast aan het Geertebolwerk en in de omgeving daarvan. Wij verzoeken u om de overlast en de vernieling van een prachtig stukje Zocherpark in de evaluatie te betrekken en af te zien van nieuwe vergunningen op deze ongeschikte locatie.

Hoogachtend, namens het bestuur van Bewoners Vereniging Tuinstraat,

Bijlage: handtekeningenlijst omwonenden

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	3433
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	17 oktober 2024
Agendapunt	7
Titel	Raadsvoorstel Beleidsnota Stadswater
ID	3631
Behandelend ambtenaar	Jasper Tamboer
Telefoon	0614333715
E-mail	jasper.tamboer@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Schilderman
Beleidsveld	Markten en havens
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte/06-39276711
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	14 september 2023
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	12 oktober 2023
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	**17 oktober 2024**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling Beleidsnota stadswater

Beleidsveld	Markten en Havens
Organisatieonderdeel	Stadsbedrijven
Opsteller	Leonard van den Houten
Kenmerk	11213631
Vergaderdatum raad	volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De Beleidsnota stadswater vast te stellen als beleidskader voor het gebruik van het stadswater, met daarin de volgende twaalf ambities onderverdeeld in vier categorieën:
   a. *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;
   b. *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;
   c. *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;
   d. *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.

   en de volgende drie uitgangspunten:
   i. Er is ruimte voor groei van het gebruik van het stadswater. We faciliteren groei in een rustig tempo en houden door middel van monitoring vinger aan de pols;
   ii. De uitvoering van de beleidsnota volgt tien leidende principes voor afweging van andere belangen die op de kant of onder water spelen.
   iii. Het halen van de waterkwaliteitsdoelen uit de Europese Kaderrichtlijn Water, zoals vastgelegd in de Visie water en riolering (2022), is uitgangspunt bij de uitwerking van de Beleidsnota stadswater.

2. De Beleidsnota stadswater op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht, als onderdeel van het thematisch beleid van de ‘Omgevingsvisie Utrecht’.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

De Beleidsnota stadswater richt zich op het gebruik van het openbare water waar je kan varen of zwemmen en van de oevers waar je kan verblijven en wandelen. De hoofdambitie van deze beleidsnota is het stadswater toegankelijker maken voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Dit gebeurt enerzijds door nieuwe mogelijkheden te bieden om het water beter te benutten. En anderzijds door grenzen te stellen om overlast te voorkomen. De beleidsnota is het beleidskader voor de beoordeling van nieuwe ontwikkelingen en plannen voor het gebruik van het stadswater, nu en in de toekomst.

Context

Aanleiding

De druk op het openbare water neemt toe. De stad groeit en de periodes met warm en droog weer nemen 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 nodig om beleid over het gebruik van het stadswater vast te leggen.

Utrecht wil een stad zijn waarin gezond stedelijk leven voorop staat. Dit is verder uitgewerkt in de ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' (RSU 2040). De Beleidsnota stadswater geeft invulling aan de gestelde ambities van de RSU en beschrijft het nieuwe beleid van de gemeente voor het gebruik van het stadswater. De Beleidsnota stadswater biedt inwoners, bezoekers en ondernemers perspectief hoe het vaarwater en buitenzwemplekken in Utrecht te gebruiken en te ontwikkelen. Het biedt de gemeente een kader voor de beoordeling van nieuwe ontwikkelingen en plannen.

Deze beleidsnota gaat overwegend over het menselijk gebruik van stadswater en doet voorstellen waar het beter kan. Dieren en waterplanten zijn een belangrijke medegebruiker van het water. In de uitwerking van het beleid betrekken we ook de ecologie bij het maken van nadere keuzes. Daarbij geldt het principe dat het gebruik van stadswater niet mag leiden tot verslechtering van de aanwezige natuur en biodiversiteit (zie verder principe 1 onder beslispunt 1, argument 1.6). Er bestaan verschillende visie en nota’s van gemeente om de waternatuur en leefgebied voor waterdieren en planten te verbeteren. Zie paragraaf 1.4 in de Beleidsnota stadwater voor een overzicht.

Juridische context

De raad is bevoegd om kaderstellend beleid vast te stellen. Overeenkomstig de standaard voor de beleidscyclus hebben wij een Beleidsnota stadswater opgesteld. Deze beleidsnota wordt vastgesteld 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. Dit beleid geldt voor de hele gemeente. Na vaststelling door de gemeenteraad is deze beleidsnota het beleidskader voor nieuwe ontwikkelingen en plannen.

Conform de participatie- en inspraakverordening konden geïnteresseerden tijdens de inspraakperiode van 4 november tot en met 23 december 2022 reageren op het concept . Hiermee voldoen we aan de procedure voor vaststelling van de Omgevingsvisie onder de Omgevingswet (3.4 Awb).

Beslistermijn

Er is geen specifieke beslistermijn voorzien.

Beoogd effect

De Beleidsnota stadswater biedt inwoners, bezoekers en ondernemers perspectief hoe het vaarwater en buitenzwemplekken in Utrecht te gebruiken. De Beleidsnota stadswater zorgt ervoor dat er ook in de toekomst voor iedereen plek is op het water om te recreëren en te genieten.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- 3 oktober 2017: Raadsbrief Roeien op het Merwedekanaal
- 22 januari 2020: Raadsbrief Evaluatie limieten exploitatievergunningen commerciële vaartuigen Utrecht

- 28 januari 2020: Raadsbrief Gezonken/zinkende bootjes en locaties voor nieuwe ligplaatszones
- 3 juni 2020: Raadsbrief Afschaffen limieten commerciële boten Utrecht
- 1 december 2020: Raadsbrief Onderzoek buitenzwemwater Utrecht
- 15 februari 2021: Raadsbrief Startnotitie Visie stadswater
- 25 november 2021: Raadsbrief Participatie Visie Stadswater
- 25 mei 2022: Raadsbrief Vaststelling rapport monitoring bezoek aan buitenzwemwater in en om Utrecht
- 11 november 2022: Raadsbrief Vrijgave voor inspraak Visie Stadswater Utrecht
- 1 november 2023: Raadsbrief Vervolg Visie stadswater

Moties

De Beleidsnota raakt aan diverse moties. In de Beleidsnota verwijzen we in de tekst naar:

- Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1: M47/2022 Samen in zee voor een stadsstrand in Papendorp (motie ingetrokken en overgenomen). Momenteel wordt er in de gebiedsontwikkeling van Papendorp onderzocht of er een stadsstrand gerealiseerd kan worden.
- Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1: M146/2022 Zorg voor spreiding van zwemwater over de stad (motie aangenomen). De Visie stadswater geeft invulling aan de motie.
- Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1: M386/2021 Zwemwater werkspoorkwartier (motie ingetrokken en overgenomen). In het uitvoeringsprogramma Stadswater geven we verder invulling aan de motie.
- Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.2: M145/2022 informeel zwemwater, veiliger en met minder overlast (motie aangenomen). In het uitvoeringsprogramma Stadswater geven we verder invulling aan de motie.
- Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheden 7.6 en 7.7: M166/2021 Toekomstgerichte, eerlijke liggelden voor boten in Utrecht (motie ingetrokken en overgenomen). De Visie geeft invulling aan de motie. Het voorstel is dat recreatieve vaartuigen, die aan achtertuinen liggen, en verhuurbedrijven van kano's en SUPS ook mee gaan betalen voor het gebruik van het vaarwater (zie verbetermogelijkheden 7.6 en 7.7).
- Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheden 12.5: M56/2021 Veiligheid bij de Muntbrug (motie aangenomen). Met het remmingswerk is de oplossing in beeld, verdere planuitwerking loopt. Er is nog geen dekking, planning en prioritering volgt via het uitvoeringsprogramma.

Behandeling commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte en raad

- Commissie MGOR. 14 september 2023: raadsvoorstel Vaststelling Visie stadswater
- Commissie MGOR, 12 oktober 2023: raadsvoorstel Vaststelling Visie stadswater
- Gemeenteraad, 7 december 2023: Tussentijdse besluitvorming Stadswater
  - M2023/457 Doorgaan met onderzoek zwemwater
  - M2023/459 Richtlijnen onderzoek zwemwater
  - M2023/460 Verlies het stadsstrand niet uit het oog
  - M2023/465 Toepassen Utrecht Standaard Toegankelijk

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De Beleidsnota stadswater vast te stellen als beleidskader voor het gebruik van het stadswater, met daarin de volgende twaalf ambities onderverdeeld in vier categorieën: *a. 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; *b. 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; c. *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; *d. 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. en de volgende drie uitgangspunten: i. Er is ruimte voor groei van het gebruik van het stadswater. We faciliteren groei in een rustig tempo en houden door middel van monitoring vinger aan de pols; ii. De uitvoering van de beleidsnota volgt tien leidende principes voor afweging van andere belangen die op de kant of onder water spelen. ii. Het halen van de waterkwaliteitsdoelen uit de Europese Kaderrichtlijn Water, zoals vastgelegd in de Visie water en riolering (2022), is uitgangspunt bij de uitwerking van de Beleidsnota stadswater.
Argumenten	
1.1	Water om vanaf de oever te beleven is belangrijk om de natuur in en langs het stadswater te versterken (ambities 1 t/m 3).
	De eerste drie ambities versterken de natuur- en belevingswaarde van het stadswater. Alle stadswateren zijn belangrijke verbindingen die groengebieden met elkaar verbinden. De gemeente versterkt deze verbindingen door het water en de oevers aantrekkelijk te maken met gevarieerde beplanting. Ook gaat de gemeente nieuwe wandelpaden langs het water aanleggen en meer verblijfsplekken langs het water maken. Door een strenger beleid op verwaarloosde plezierboten zorgt de gemeente dat meer mensen genieten van het water.
1.2	Water om op of in te recreëren en te sporten draagt bij aan gezond stedelijk leven (ambities 4 t/m 6).
	De gemeente spant zich in om het aantal buitenzwemplekken uit te breiden en te spreiden over de stad. Als eerste onderzoekt de gemeente voor de vijf populairste locaties of officieel zwemwater mogelijk en wenselijk is. Waar mogelijk verbetert de gemeente niet-officiële locaties waar in beperkte mate gezwommen wordt. Tegelijkertijd wil de gemeente het buitenzwemmen 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. Daarnaast moet in Utrecht plek blijven voor roei- en trainingswater zoals afgesproken in het convenant met de drie Utrechtse roeiverenigingen. De gemeente helpt de roeiverenigingen bij het zoeken van op- en afstapplekken voor toproeiers in Vianen en recreatieve roeiers langs de Vecht en een nieuwe roeibaan in polder Rijnenburg. De gemeente gaat bestaande kanoroutes verbeteren en mogelijk uitbreiden door meer in- en uitstapplekken (ook rustplek) te realiseren voor kano en SUP. Dit draagt bij aan spreiding van drukte in de binnenstad.
1.3	De ambities bij water om op te varen dragen bij aan een eerlijke verdeling van schaarse ruimte en aan verduurzaming van het vaarverkeer (ambities 7 t/m 9)
	De gemeente wil een eerlijke verdeling van schaarse ruimte om op te varen. De gemeente gaat daarom de huidige openbare op- en afstapplekken verdelen over exploitanten waardoor de Oosterkade wordt ontlast als gewilde locatie voor passagiers. Ook gaat de gemeente de huidige "exclusieve" op- en afstapplekken langs de Oudegracht voor de passagiersvaart openbaar maken voor alle

	exploitanten. De gemeente wil de ligplaatsvergunningen voor 37 commerciële vaartuigen (passagiersboten, rondvaarboten en waterfietsen) omzetten naar bepaalde tijd om nieuwe ondernemers op termijn een kans te bieden. Daarnaast wil de gemeente meer ruimte bieden aan gedeeld gebruik van het water zoals het verhuren van fluisterbootjes en passagiersschepen. Tevens willen wij dat alle gebruikers een marktconforme prijs voor het gebruik van het water betalen. De gemeente werkt aan verschillende actielijnen om het aandeel goederenvervoer over water te vergroten. De verandering naar vervoer over water vraagt om een integrale stedelijke aanpak. Met het uitvoeringsprogramma goederenvervoer 2023-2026 geeft de gemeente hier invulling aan. Het klimaat en onze gezondheid vragen om voorrang te geven aan schone manieren van vervoer. Voor voertuigen worden de toelatingseisen van de milieuzone strenger en vanaf 2025 worden bedrijven binnen de zero-emissiezone over de weg alleen nog uitstootvrij bevoorraad. Naast voertuigen wil de gemeente dat ook de verschillende categorieën vaartuigen vanaf 2026 emissievrij gaan varen. In de beleidsnota staat onder ambitie 9 het voorgestelde beleid voor verschillende type motorboten.
1.4	<u>Regels, handhaving en veiligheid dragen bij aan de leefbaarheid van de stad (ambities 10 t/m 12).</u>
	Utrecht heeft een van de mooiste oude binnensteden in Europa. In een binnenstad moet levendigheid samengaan met rust. Dat maakt de stad leefbaar. De gemeente bevordert goed en veilig vaargedrag door duidelijk te maken wat wel en niet kan. Door duidelijkere grenzen te stellen en toe te zien op naleving streven we ernaar om overlast niet te laten toenemen en waar mogelijk te verminderen. Daarom stellen we een vaarverbod voor de nacht voor, een verbod op versterkte muziek vanaf vaartuigen en gaan BOA's toezicht houden vanaf een boot in plaats van vanaf de waterkant. Ook bepalen we samen met omwonenden welke maatregelen we kunnen nemen om de overlast bij drukbezochte zwemlocaties zoals Muntsluis en Veilinghaven te verminderen. Om gevaarlijke situaties en ongelukken in de toekomst te voorkomen zet de gemeente in op het tegengaan van brugspringen, het op termijn instellen van eenrichtingsverkeer in de zomermaanden en het realiseren van een remmingswerk (object in het water om vaartuigen af te remmen) ter hoogte van de Munt.
1.5	<u>Door stapsgewijze groei wordt de ruimte op het water beter benut.</u>
	Tot 2040 verwacht de gemeente dat het drukker gaat worden op het water vanwege de groei van de stad en de warmere zomers. De inschatting van gemeente is dat we op het water in de binnenstad maximaal 50% meer vaartuigen kunnen opvangen tijdens drukke zomerdagen. 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 kan de gemeente de effecten van verbetermogelijkheden meten, nieuwe knelpunten in beeld krijgen en, indien nodig, bijsturen.
1.6	<u>Bij de uitvoering van de beleidsnota helpen tien leidende principes bij het maken van verdere keuzes.</u>
	De verbetermogelijkheden uit de Beleidsnota stadswater raken vaak andere belangen die op de oeverkant of onder water spelen. De gemeente hanteert tien principes bij de uitvoering van deze beleidsnota die ons helpen bij het maken van verdere keuzes. De tien 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 Visie 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**. Doel van dit principe is om overlast voor omwonenden mee te wegen in de verdere keuzen in 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 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**, D**e**ze voorrangsregel geldt al op het water. Bij verdere keuzes over het gebruik van het 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 make**n** 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.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	<u>Overlast vanaf het water en bij drukbezochte zwemlocaties zal blijven tijdens warme zomerdagen</u>
	Door groei van de stad en meer hetere zomers door klimaatverandering bestaat het risico dat overlast vanaf het water en bij drukbezochte zwemlocaties blijft bestaan. De beleidsnota stelt als doel om de overlast te verminderen door grenzen te stellen aan het gebruik van het stadswater. Tevens zet de gemeente de handhaving vanaf het water door. Ondanks deze inspanning bestaat de kans dat de overlast tijdens drukke zomermaanden zal blijven.
1.2	<u>Vermindering van waterkwaliteit door opwarming van water staat waterrecreatie, met name buitenzwemmen, in de weg.</u>
	Warmere zomers leiden tot opwarming van het water en daarmee tot meer kans op waterkwaliteitsproblemen als blauwalg en botulisme. Dit vormt nu al een steeds groter wordend probleem. Dit kan leiden tot sluiten van officiële zwemlocaties en minder geschikt water om te recreëren. Met het waterschap werkt de gemeente naast de Beleidsnota stadswater aan een maatregelenpakket om de waterkwaliteit te verbeteren, maar een deel van de oorzaken van de waterkwaliteitsproblemen ligt helaas buiten de invloedssfeer van de gemeente en waterschap.

1.3	De Beleidsnota stadswater raakt aan veel opgaven en werkzaamheden van andere organisaties, samenwerken is noodzakelijk.
	De gemeente heeft slechts over een gedeelte van de vaarwegen en de oevers zeggenschap. Naast de gemeente zijn er in de stad Utrecht 3 andere vaarwegbeheerders: Rijkswaterstaat, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. De provincie is bevoegd gezag voor het regionaal vaarwater en is bevoegd om officiële zwemlocaties aan te wijzen. Daarnaast hebben bewoners, bezoekers, ondernemers voor passagiersvaart, goederenvervoerders invloed op het gebruik van het stadswater. Voor de uitvoering van de beleidsnota blijft de gemeente samenwerken met medeoverheden en verschillende gebruikersgroepen.
1.4	Voor 2024 en verder is nog geen (structurele) dekking voor de realisatie van alle verbetermogelijkheden
	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). Dat geldt ook voor 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. Inzicht in de kosten voor toezicht en handhaving ontstaat bij 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. .
Beslispunt	
2	De Beleidsnota stadswater op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht, als onderdeel van het thematisch beleid.
Argumenten	
2.1	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. Dit beleid geldt voor de hele gemeente en staat op deze internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/. Na vaststelling in de gemeenteraad is de Beleidsnota stadswater het kader voor nieuwe ontwikkelingen en plannen. Wanneer de gemeente bij besluiten afwijkt van deze beleidsnota dan moet zij dit goed kunnen motiveren.

Financiën

In de financiële paragraaf van de beleidsnota hebben we 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 paragraaf bevat niet 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. Inzicht in de kosten voor toezicht en handhaving ontstaat bij 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.

Vervolg

Tot 2035 wil de gemeente de ambities uit deze Beleidsnota stadswater samen met bewoners, bedrijven, belangenorganisaties en andere overheden realiseren. De realisatie van de beleidsnota loopt via het uitvoeringsprogramma (2024-2028). Het uitvoeringsprogramma zal worden vastgesteld door het college.

Na de vaststelling van de beleidsnota wordt, als onderdeel van het Uitvoeringsprogramma stadswater, de Havenverordening uit 2015 geactualiseerd. 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. Met de Havenverordening toetst de gemeente nieuwe aanvragen en activiteiten op en aan het stadswater. Na vaststelling van de Havenverordening door de gemeenteraad gelden de nieuwe regels die voortvloeien uit deze beleidsnota.

Participatie

De Beleidsnota stadswater is samen met verschillende belanghebbenden (waaronder inwoners) en gebruikers gemaakt. Tijdens de participatie hebben tot op heden in totaal circa 2.000 mensen meegedacht. In totaal zijn 50 kansrijke verbetermogelijkheden in de beleidsnota opgenomen waarvan 32 uit de participatie komen. Een beschrijving van de ambities en verbetermogelijkheden staan in hoofdstuk 3 van de Visie.

De deelnemers bestonden uit 12 verschillende typen gebruikers van het stadswater: bewoner aan het water/ woonbootbewoner, roeier, kanoër/ SUPper, zeeverkenner, pleziervaarder, bezoeker, wandelaar/ fietser, zwemmer, goederenvervoerder, professionele passagiersvervoerder, sportvisser en anders (stichting, overheid, fractiemedewerker politieke partij). In de beleidsnota staan 8 portretten van verschillende gebruikers.

De Beleidsnota stadswater kwam vanaf 2020 stapsgewijs tot stand. Allereerst zijn via een enquête 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. Vervolgens zijn mogelijke verbetermogelijkheden tijdens 3 stadsgesprekken besproken. Daarna zijn 2 werksessies georganiseerd om de uitkomsten van het uitgevoerde onderzoek te presenteren en de meest kansrijke verbetermogelijkheden te bepalen. Op 25 november 2021 is de gemeenteraad tussentijds geïnformeerd over de opbrengst van de participatie van de, toen nog, Visie stadswater (zie raadsbrief kenmerk 9433207).

In de eerste helft van 2022 is de opbrengst uit de participatie uitgewerkt naar een (toen nog) concept Visie. Deze (toen nog) concept Visie is najaar 2022 getoetst tijdens de inspraakperiode. In bijgevoegde reactienota zijn de 88 inspraakreacties van bewoners, gebruikers en belanghebbenden opgenomen en beantwoord. Ook staat in de reactienota welke aanpassingen zijn gedaan aan de (toen nog) visie.

Communicatie

De Beleidsnota stadswater, de reactienota, het participatieverslag en de onderzoeken worden op de projectsites www.utrecht.nl/visiestadswater en de Denkmee-site van gemeente gepubliceerd.

Communicatie over de besluitvorming en verwerking van de inspraakreacties vindt plaats via:
- een e-mail aan de circa 300 mensen die betrokken zijn bij het opstellen van de Visie stadswater (participatietraject).
- een e-mail aan de 88 mensen die reactie hebben gegeven op de concept Visie.
- social media van de gemeente.
- de digitale nieuwsbrief van de gemeente.

Verder is er afstemming met de waterschappen HDSR en AGV, Rijkswaterstaat, provincie en RUD.

(Niet) Referendabel

De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Beleidsnota stadswater

Bijlagen informatief
- Reactienota Visie stadswater
- BEVAT PERSOONSGEGEVENS Namenlijst Reactienota Visie stadswater
- Participatieverslag

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.

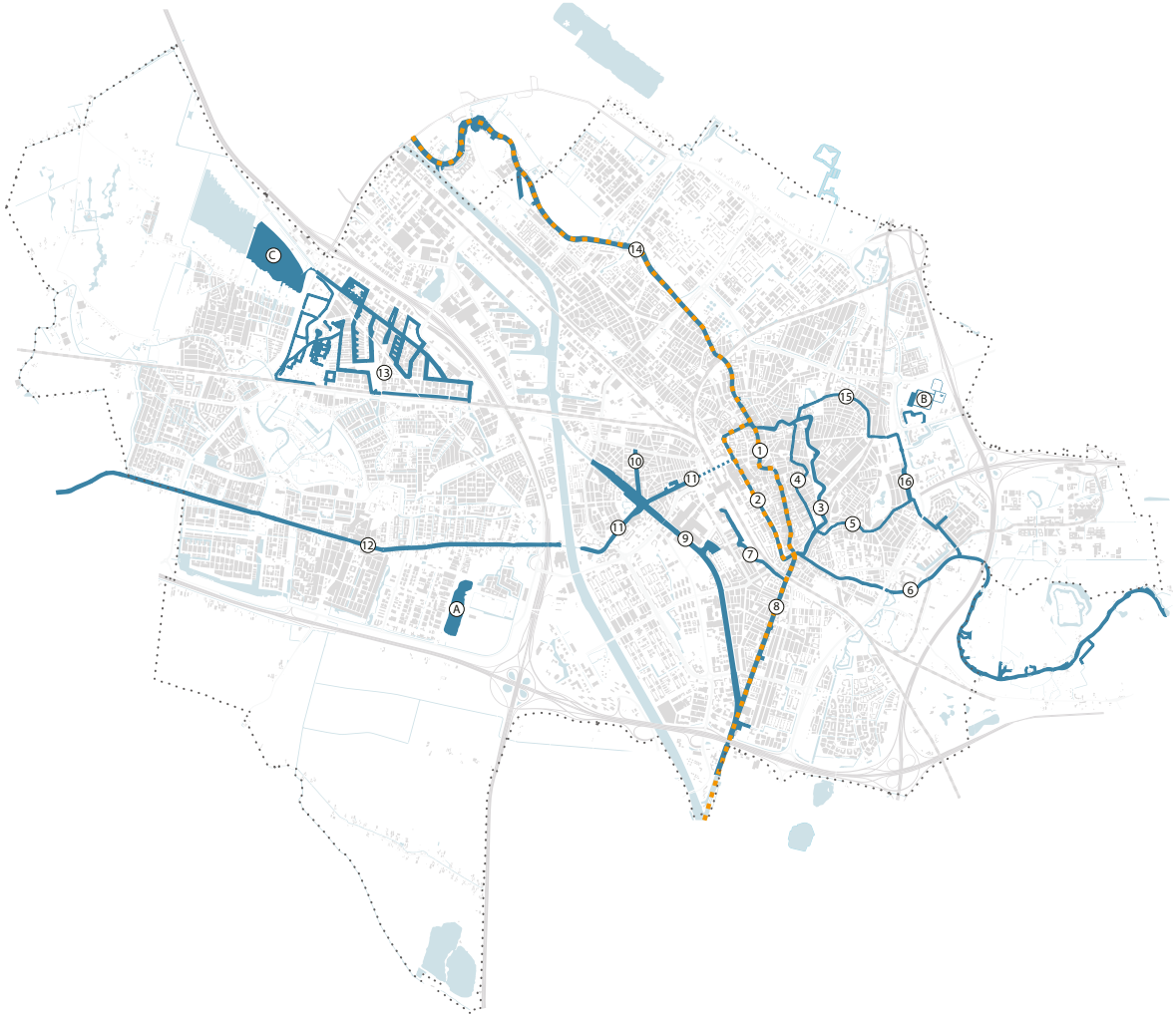
Vergunning, toezicht en handhaving

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.

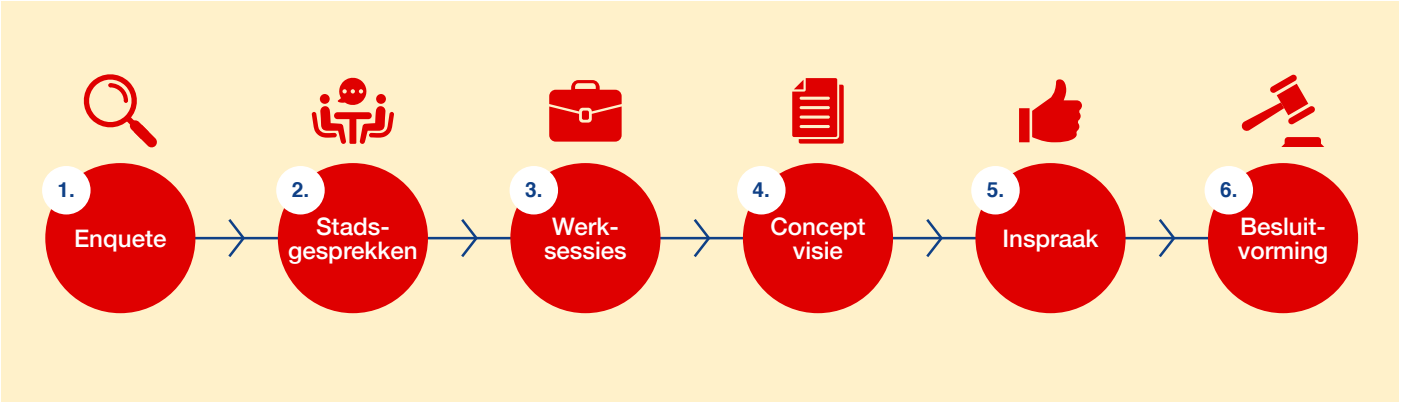
Voor deze Beleidsnota Stadswater geldt het uitgangspunt dat het gebruik van het stadswater niet mag leiden tot achteruitgang van andere waarden zoals waterkwaliteit, onderwaternatuur en erfgoed.

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.

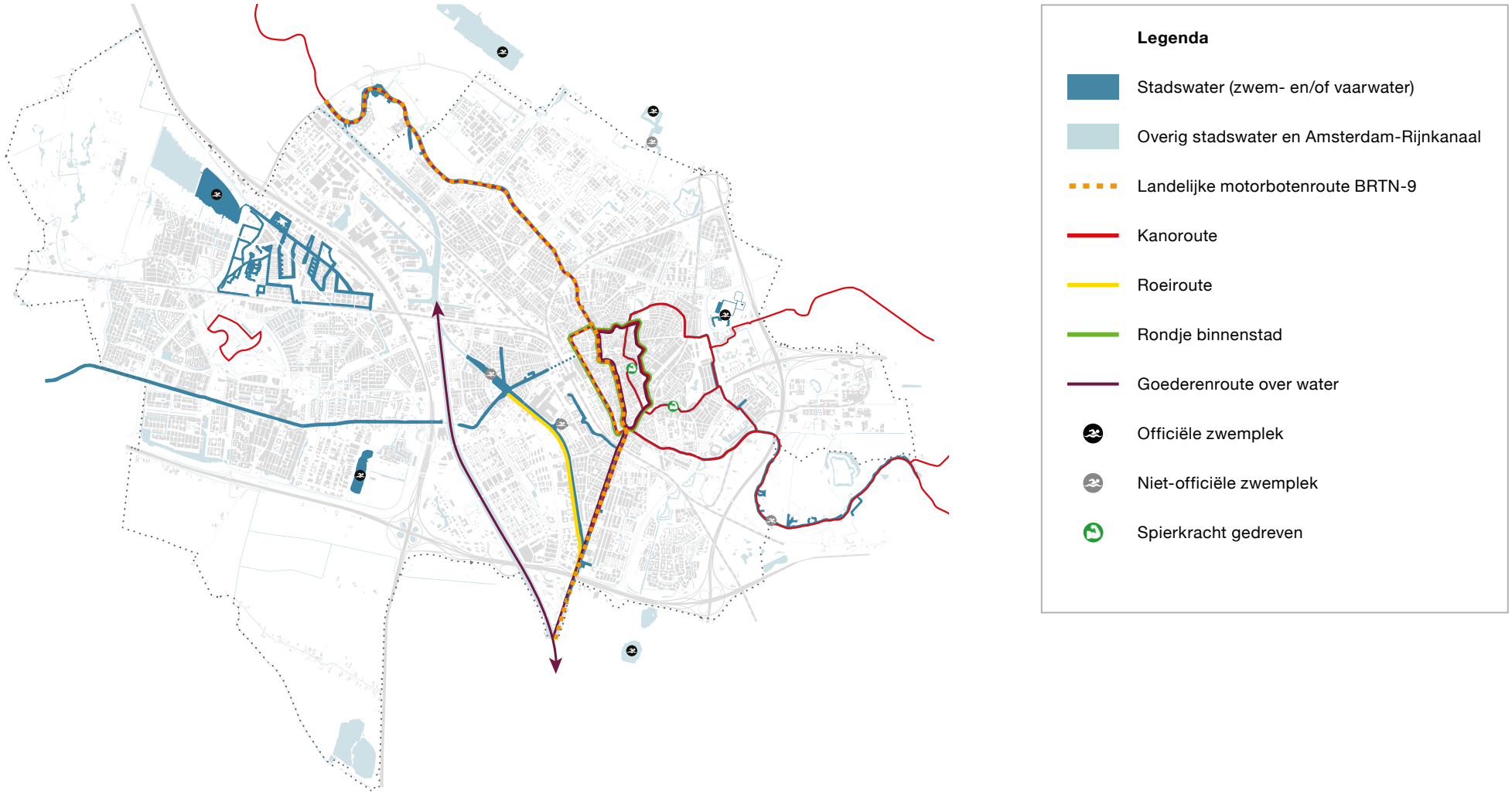
Op welke manier gebruik je dit stadswater het meest?
Mijn thuis staat dus niet op grond, maar drijft op het water. In ons geval gaan we er ook mee op vakantie. Het is dus een bijzondere woonvorm die niet voor iedereen is weggelegd. Het is een thuis dat meebeweegt met het water. Dat vraagt om verstand 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.

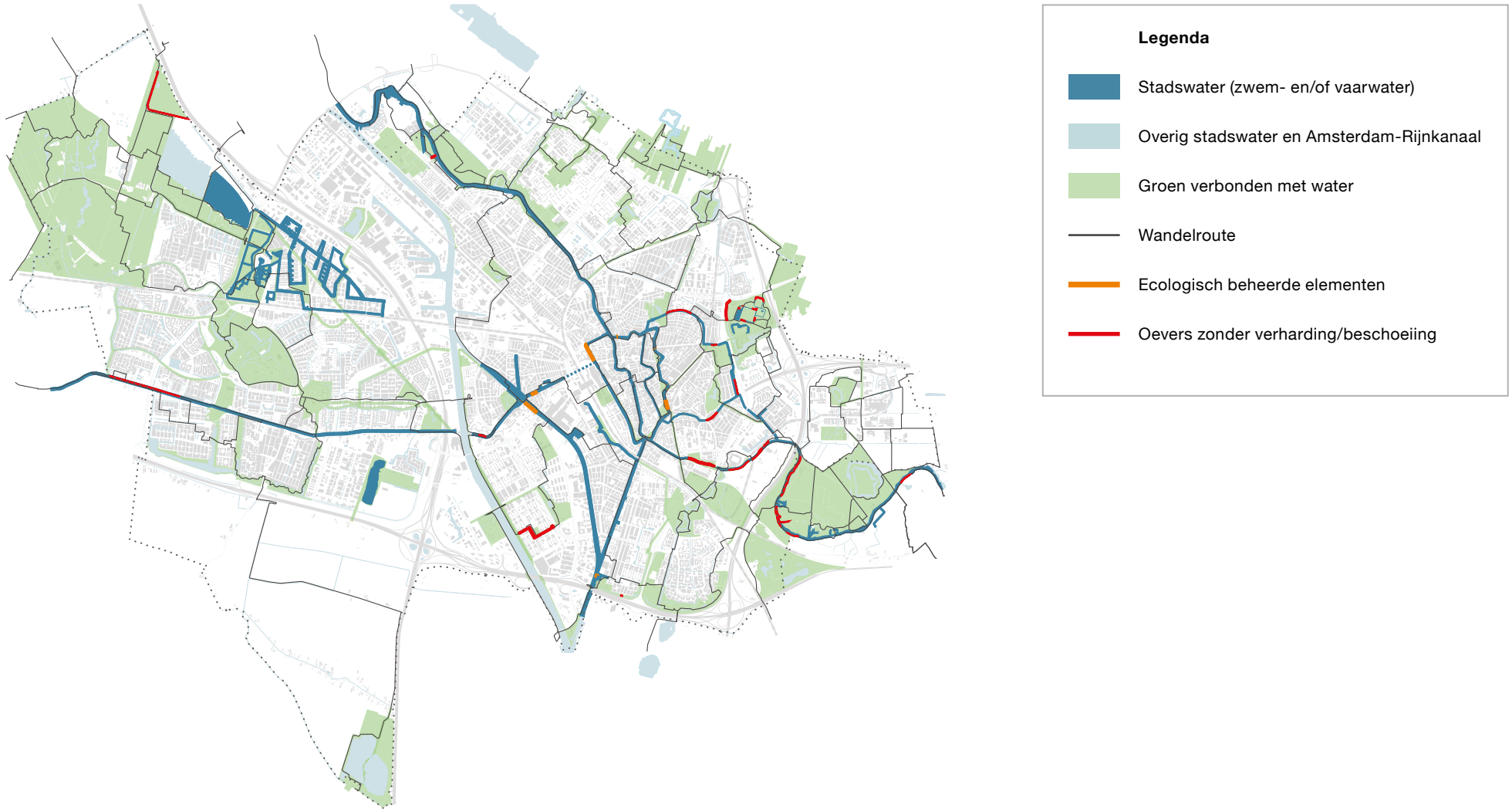
Wandelroutes langs het stadswater

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.

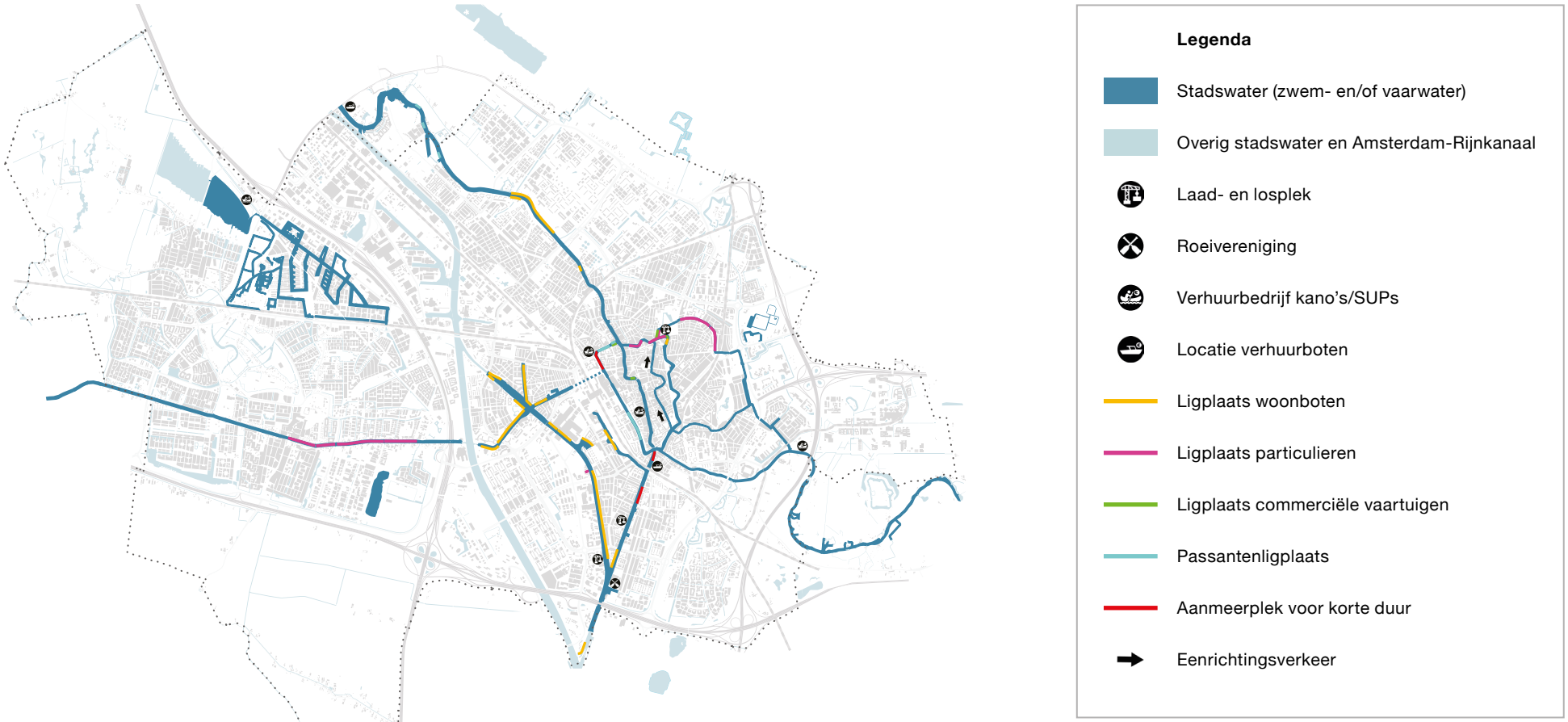
Vaarregels

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

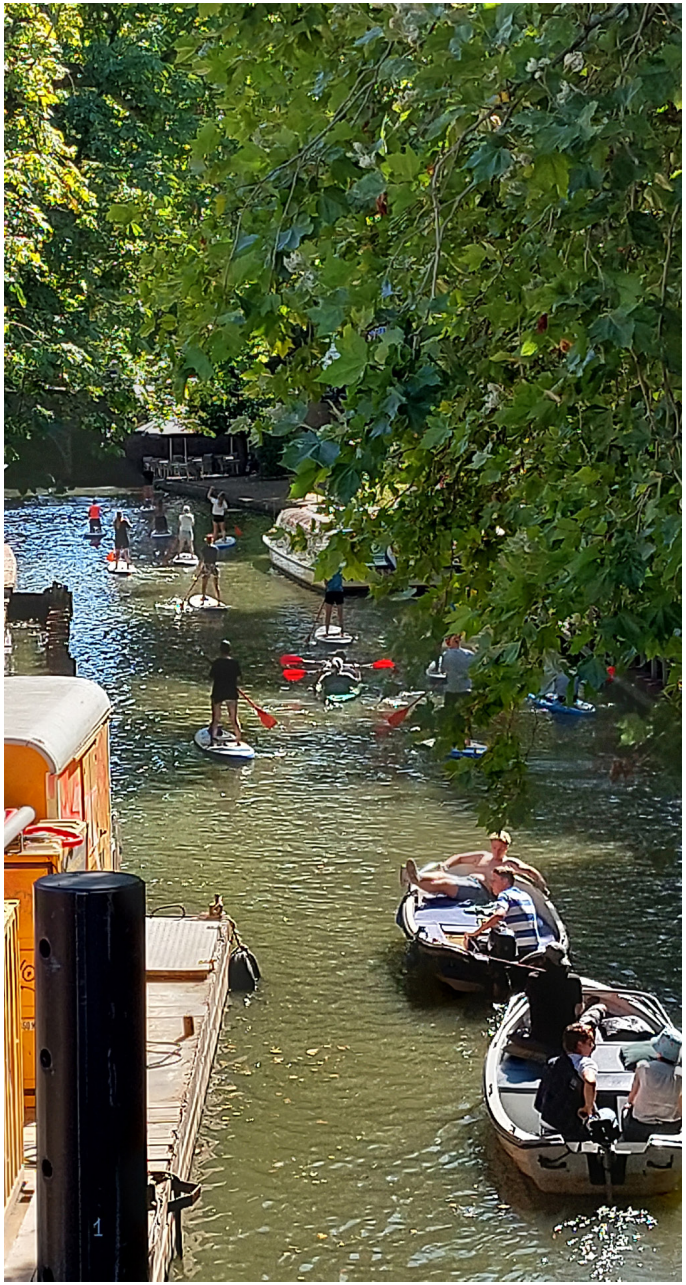
De afgelopen jaren is het aantal mensen dat komt zwemmen en recreëren bij de Muntsluis sterk toegenomen. Op drukke dagen tellen we 1.000 recreanten (zie Mulier onderzoek, deel 2, 2021, pagina 12, tabel 3.3). Dat leidt tot steeds meer overlast voor de direct omwonenden. Op warme dagen is er de hele dag 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.

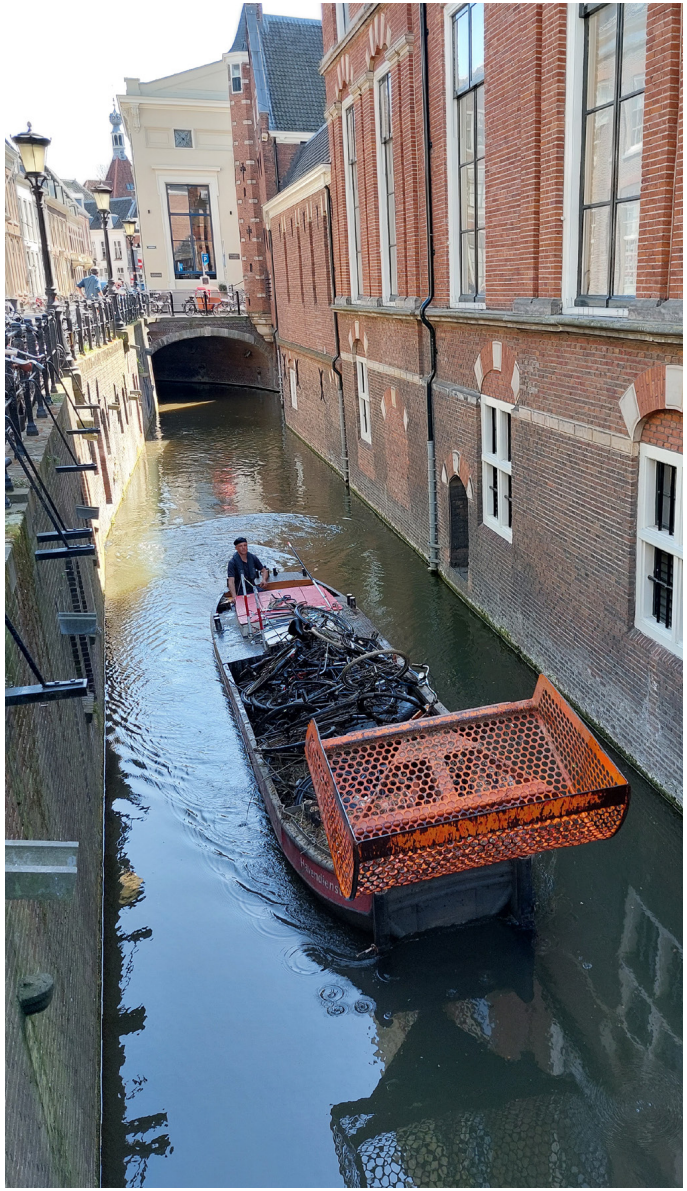


Foto: opvissen van oude fietsen in de grachten door de gemeente

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

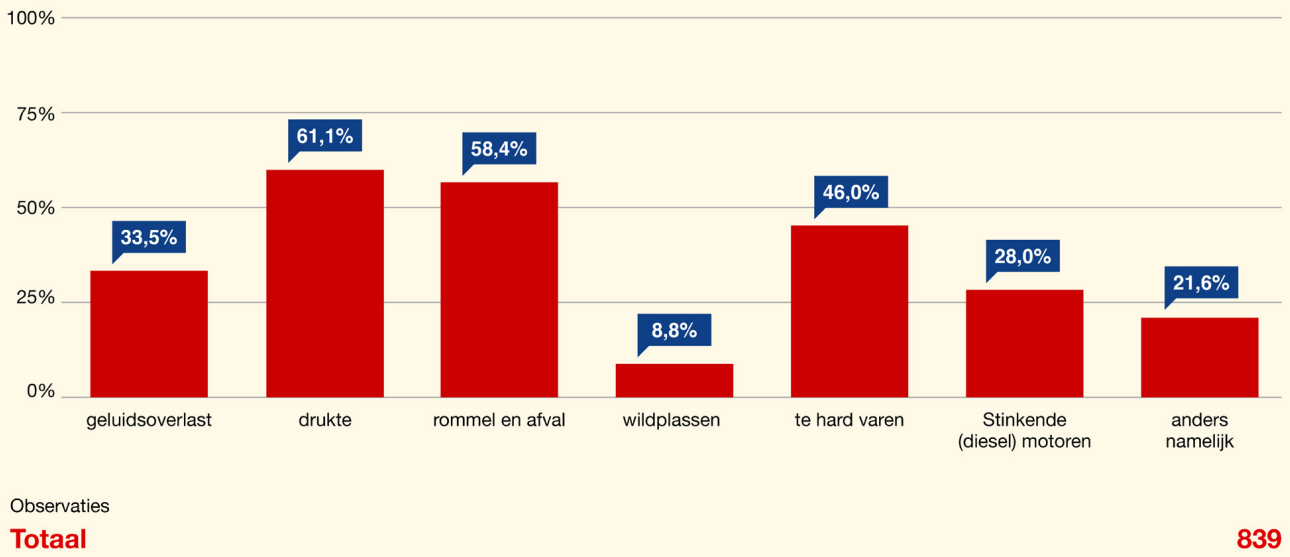
1. **Drukte**
   Veel mensen maken gebruik van het water. Gebruikers ervaren steeds meer drukte op het water, waardoor de verschillende gebruikers elkaar in de weg kunnen zitten op het water. Dit kan tot ongewenste situaties leiden, zoals (bijna) botsingen en filevaren.

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

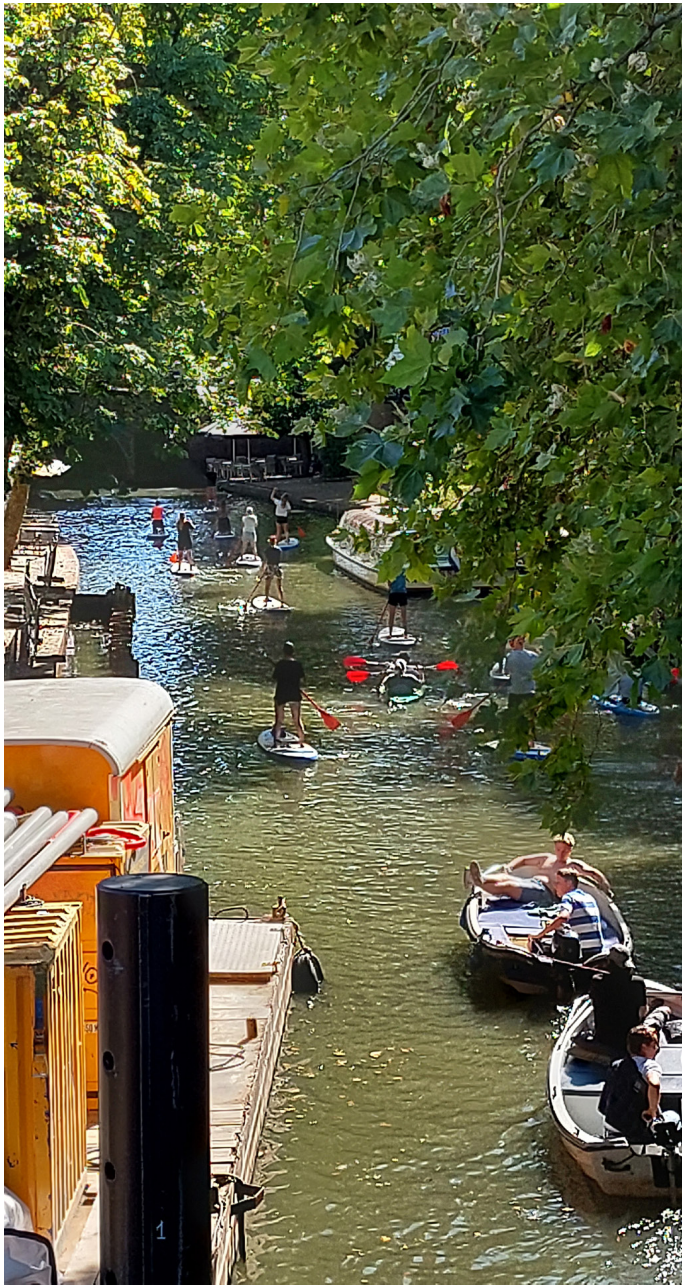
We hebben voornamelijk ideeën ontvangen om de drukte op het water te verminderen en duidelijke grenzen te stellen aan het gebruik. Zo zijn sommige inwoners voorstander van het invoeren van een limiet op boten. Maar ook het instellen van eenrichtingsverkeer, een maximum aantal verhuurbedrijven en het 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.

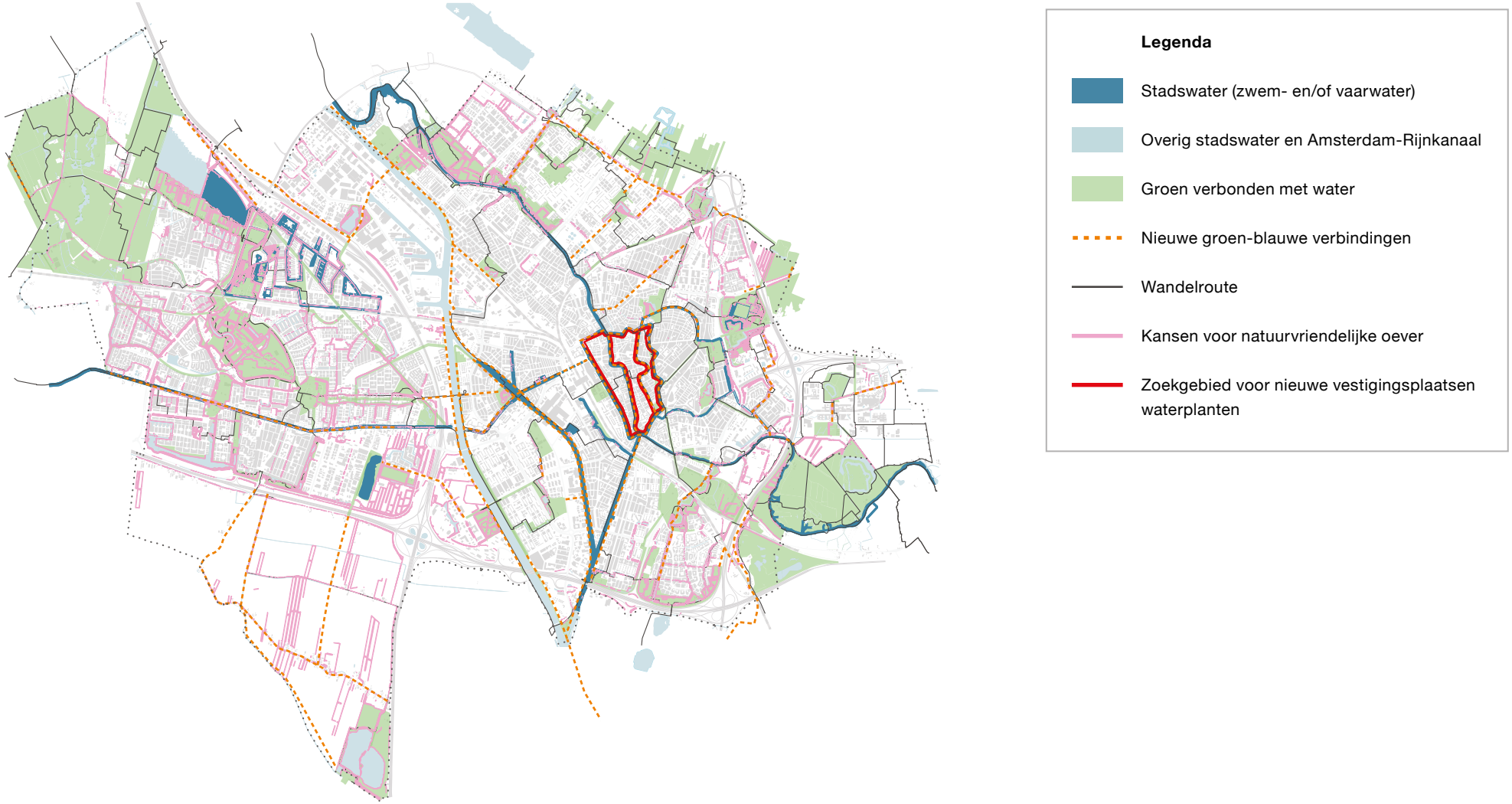
7. De stad groeit, de zomers worden warmer en het klimaat verandert. Het is daarom moeilijk in te schatten hoe druk het de komende jaren op het water gaat worden. We zetten in op **monitoring** om het effect van verbetermogelijkheden te meten en nieuwe knelpunten in beeld te krijgen. Zo houden we vinger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

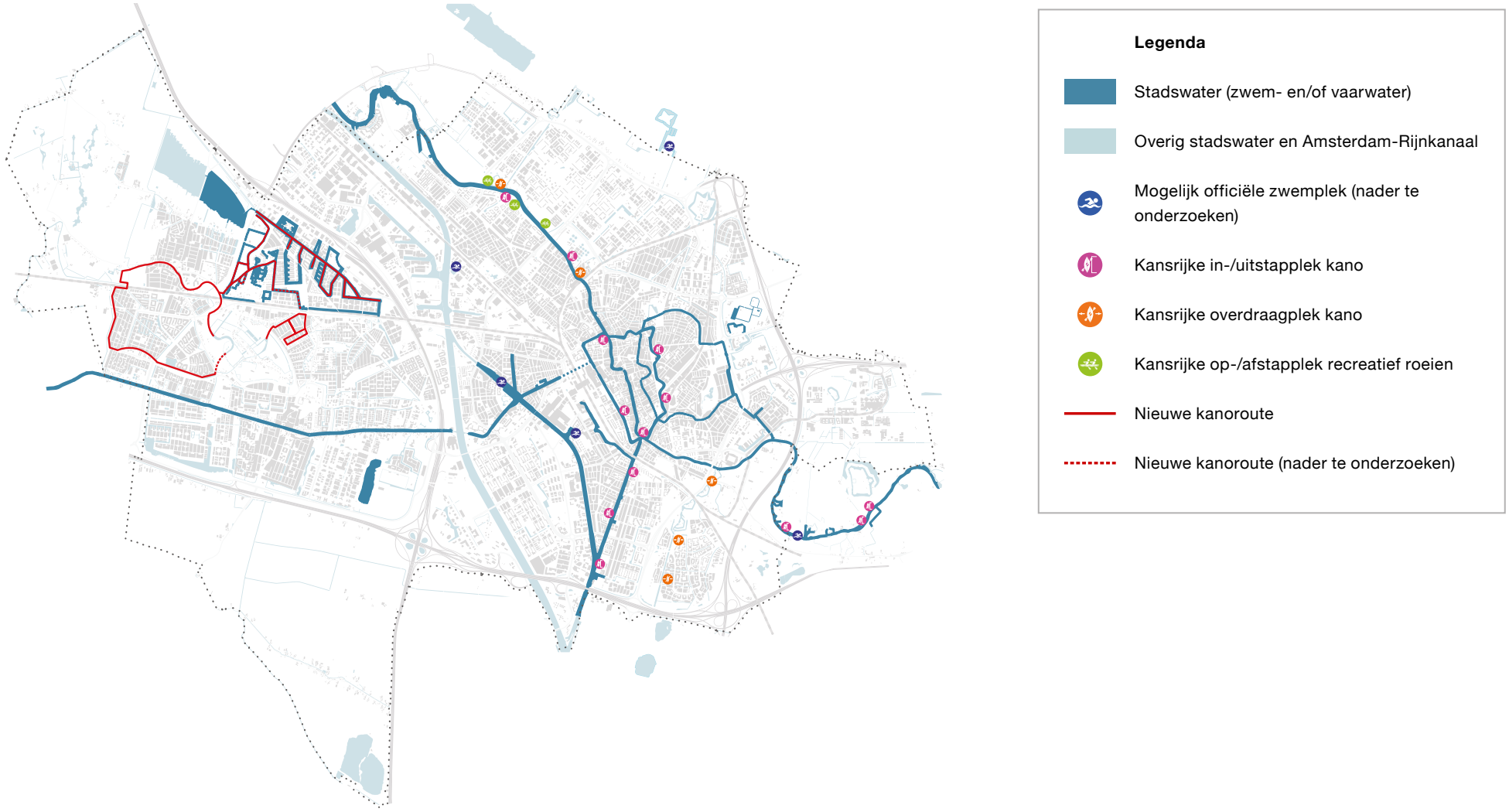
3.1 Strenger beleid op verwaarloosde plezierbootjes

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.

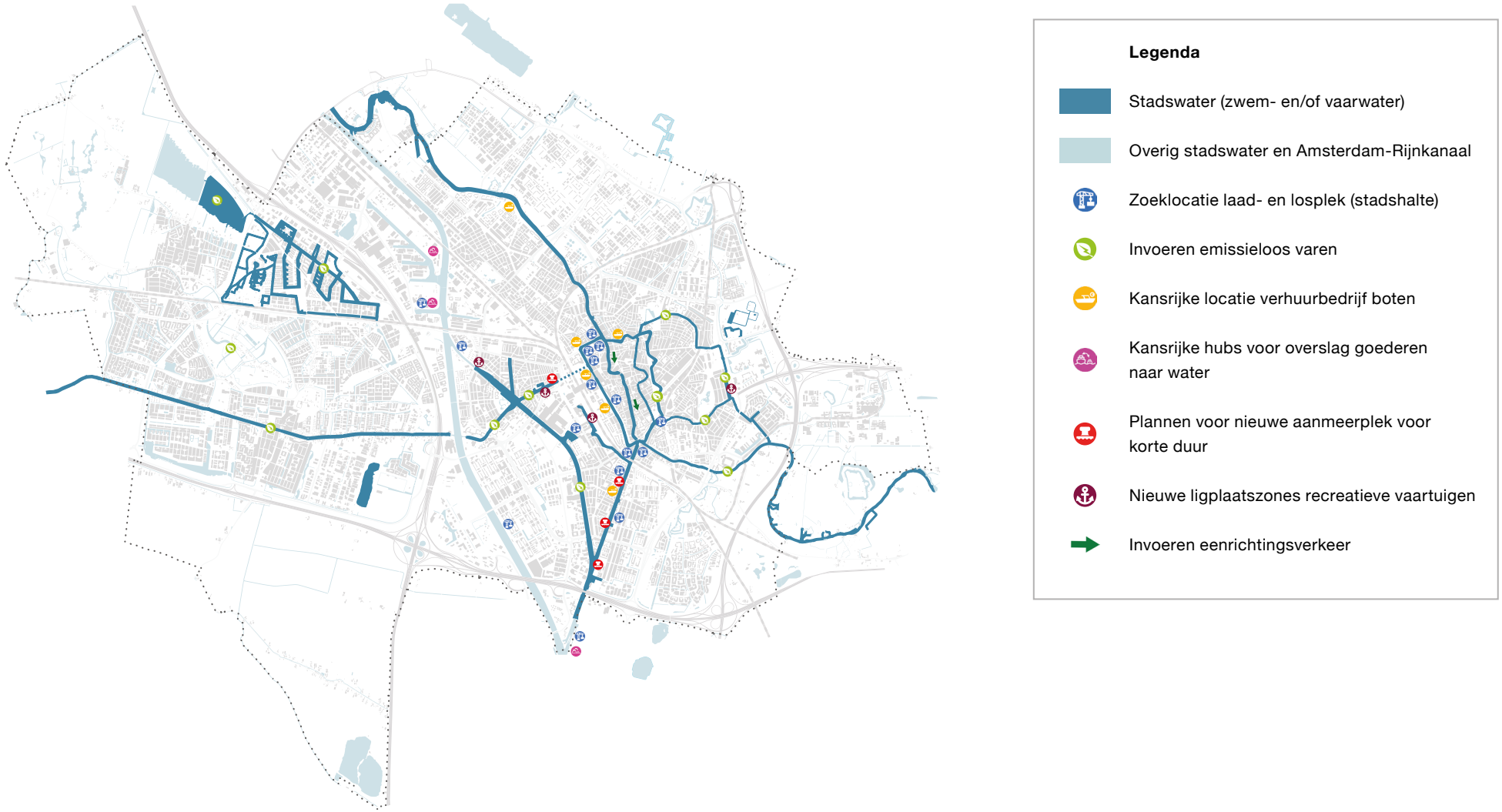
Tot slot zijn er mogelijk kansen in Leidsche Rijn om een nieuwe kanoroute rond het Maximapark te maken door het aanleggen van extra overdraagplaatsen.
In Leidsche Rijn-Vleuten De Meern leeft al vanaf 2017 een wens om een kanoroute door de wijken mogelijk te maken. Daarom gaan we samen met UKC, Natuurmonumenten 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

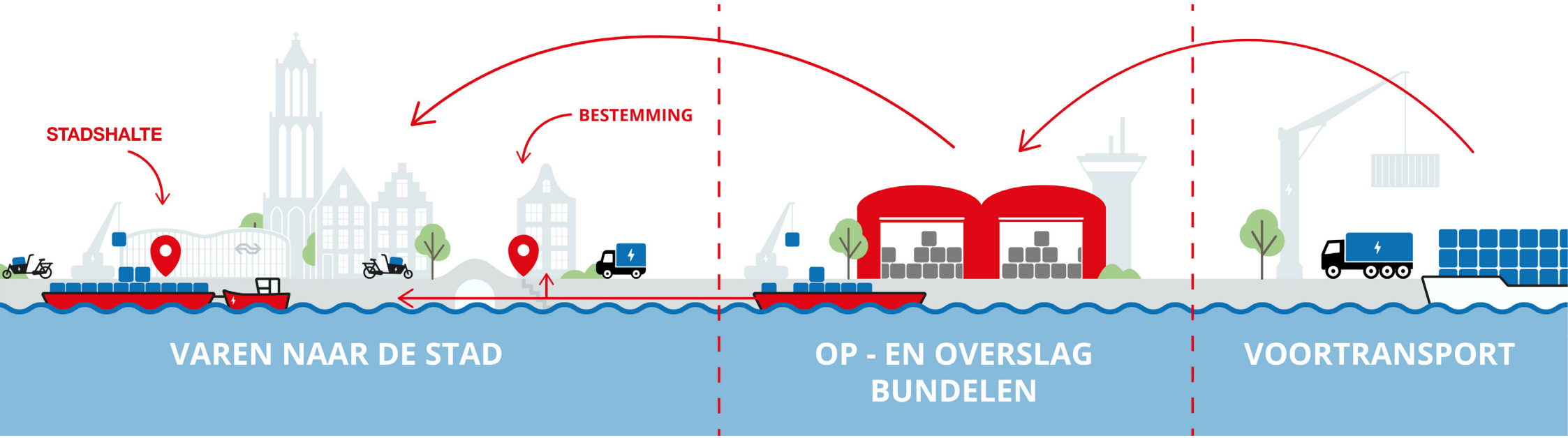
We willen meer transport en bevoorrading van (zware) goederen over het water in 2030, waarbij dit transport wordt uitgevoerd met emissieloze vaartuigen. Niet alleen logistiek emissieloos in de binnenstad, maar ook alle vaarwegen in de stad. Dat draagt bij aan onze doelen voor een leefbare stad die groeit,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

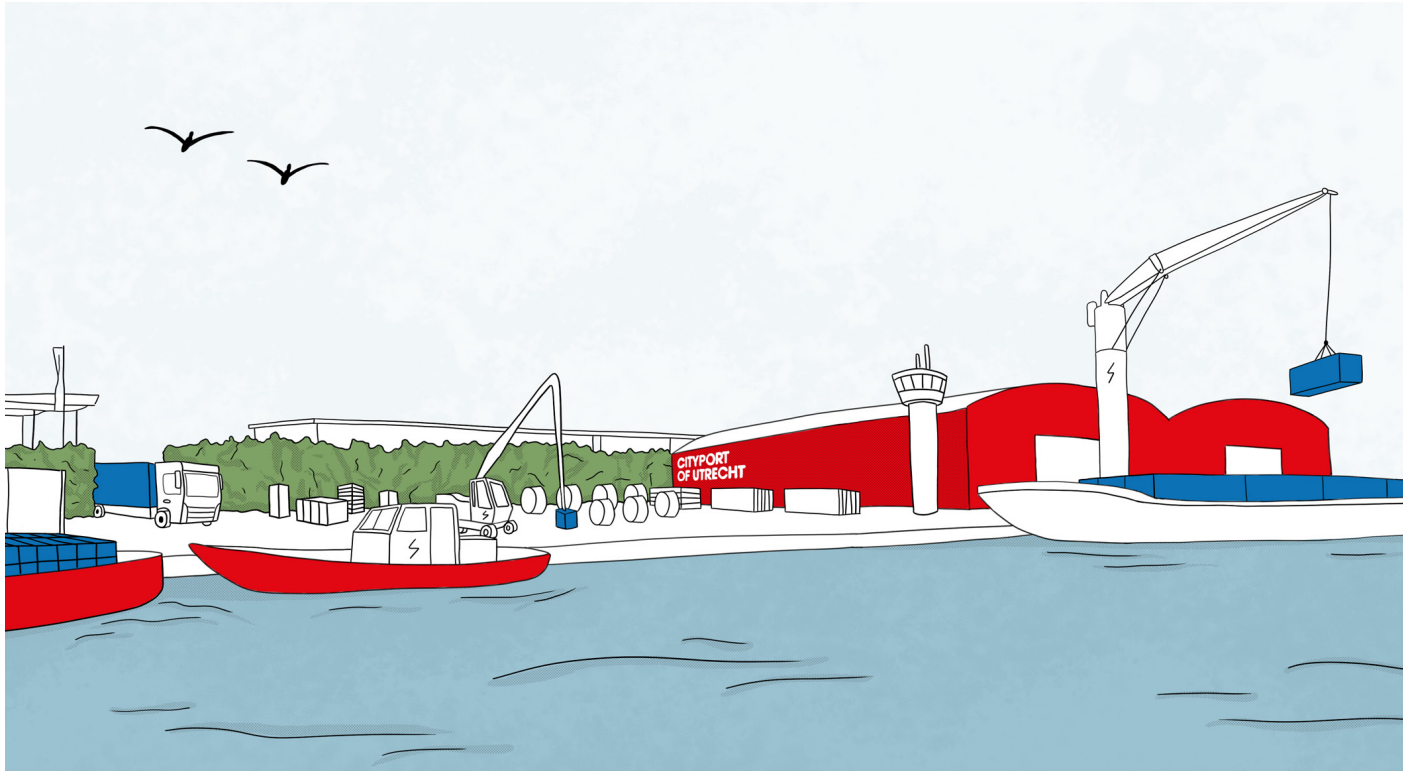
8.2 Intensiveren van het gebruik van de huidige havens als stadshub voor overslag van goederen (o.a. bouwmateriaal, afval, horeca-producten) voor verder transport over water naar stadshaltes

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.

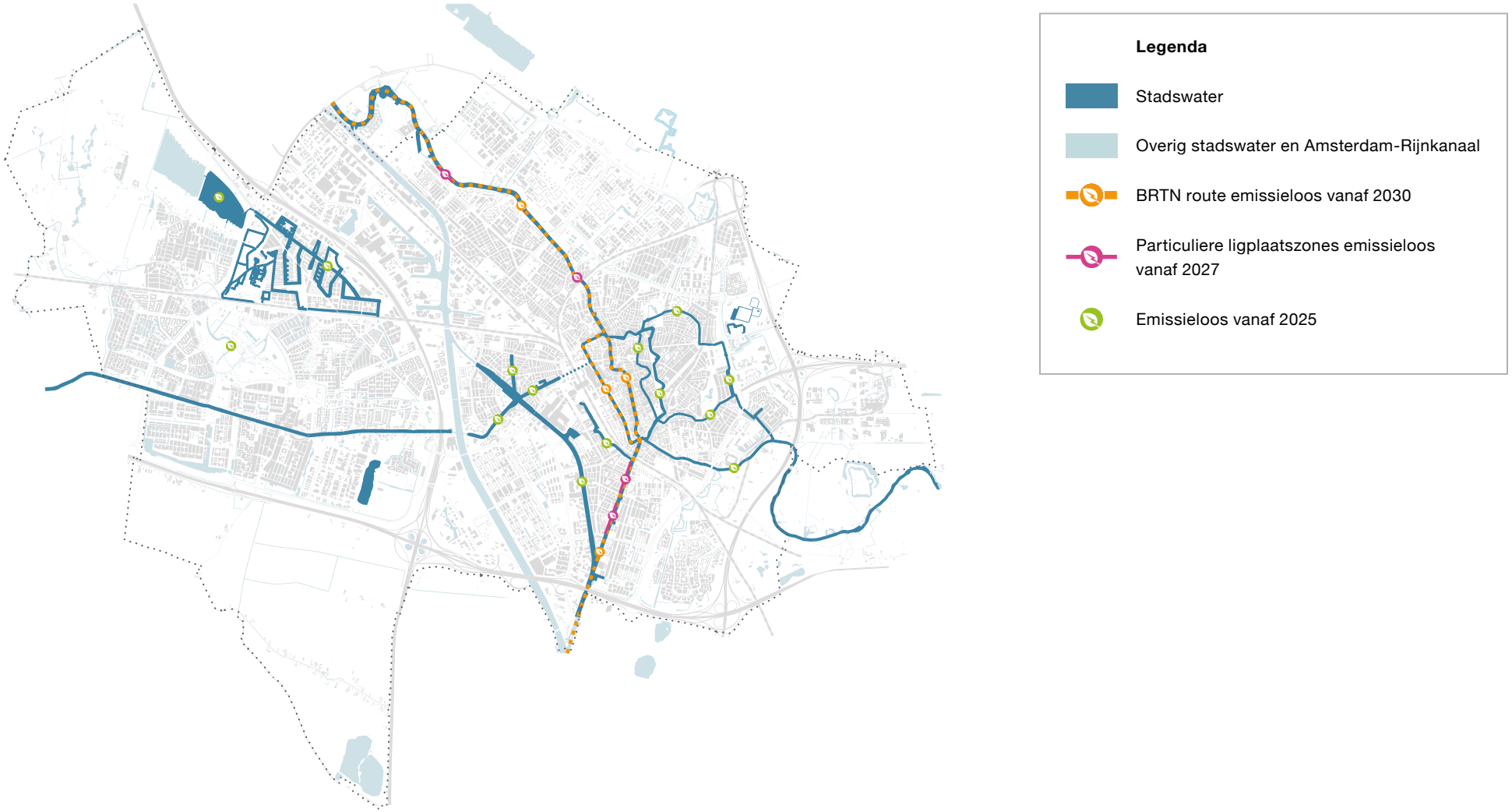
In onderstaande tabel staat puntsgewijs wanneer voor welke categorie is aangekondigd dat emissievrij varen wordt ingevoerd en met welke ingangsdatum.

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

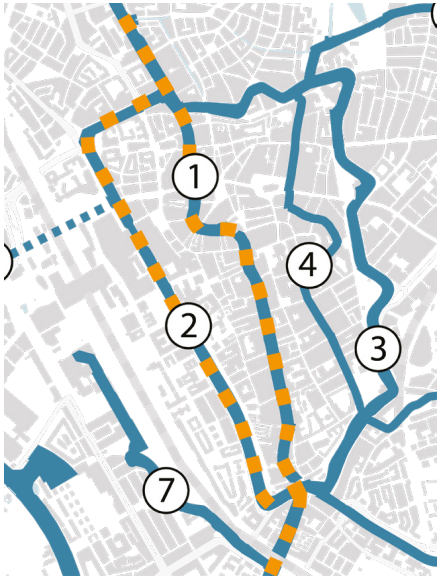
in het programma van eisen voor nieuwe fiets en voetgangersbruggen over het Merwedekanaal. Als het effectief blijkt willen we dit ook op bestaande bruggen toepassen. Het is nu vooral makkelijk om van de Muntbrug en de Abeltasmanbrug van de brug in het water te springen.

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

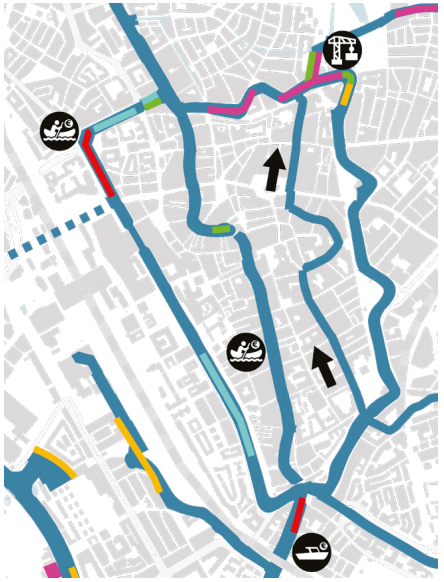
uitsnede binnenstad

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

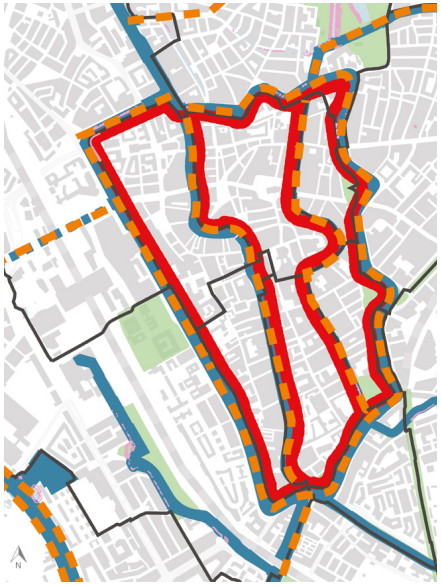


Legenda

- 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**

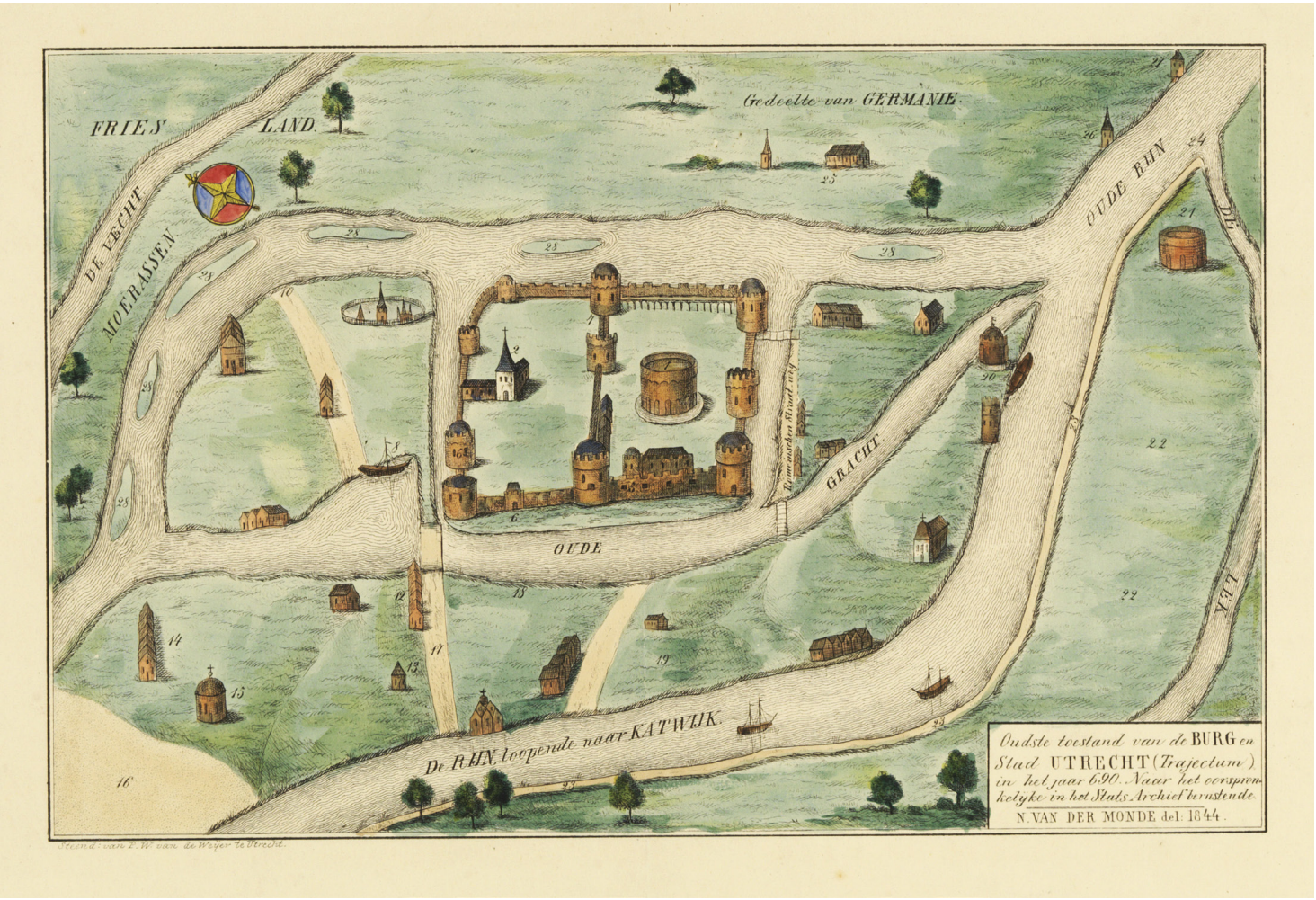
4.4 Voortgang en verantwoording

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

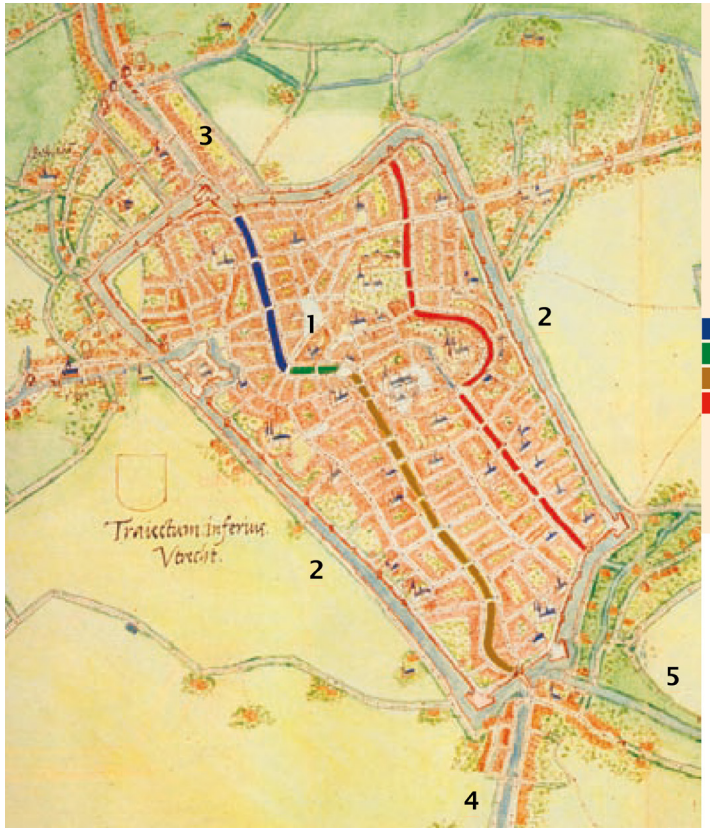
De Romeinen vestigden zich in het jaar 50 op de plek van het huidige Domplein (figuur 12). Het fort Traiectum dat zij bouwden stond vlakbij de splitsing van Rijn en Vecht. Deze plek vormt de oorsprong van de stad Utrecht. De Kromme Rijn, die toen nog een hoofdtak van de Rijn was, stroomde langs het huidige 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

Visie stadswater

Reactienota

Colofon

Uitgave

In opdracht van

Arthur Schrijver

Stadsbedrijven

Hoofd Inzamelen, Markten, en Havens

Internet

www.utrecht.nl/visiestadswater

Rapportage

Projectmanagement

Jasper Tamboer, Fabian Mol, Jori Güppertz

Projectgroep

Dionne van der Sluijs, Erwin Rebergen, Frank van Kleef, Lisanne van Woerden, Lucas Versantvoort, René Leppink, Roswitha van Zon, Stefan van Dorp, Miranda Koster.

Eindredactie

Public Cinema

Datum

12 mei 2023

Informatie

Mail naar: visiestadswater@utrecht.nl

Inhoud

1 Inleiding 4

1.1 Doel van deze reactienota 4
1.2 Opbouw reactienota 4
1.3 Participatieproces 5
1.4 Aantal inspraakreacties en indieners 6
1.5 Overzicht meest genoemde ambities in de inspraakreacties 6
1.6 Wijze van beoordeling 7
1.7 Vervolgstappen na inspraak 7

2 Samenvatting inspraakreacties en aanpassingen 9

2.1 Verminderen overlast vanaf het water (ambitie 11) 9
2.2 Meer plekken waar mensen veilig kunnen zwemmen (ambitie 4) 12
2.3 Eerlijke verdeling van schaarse ruimte om op te varen (ambitie 7) 13
2.4 Stimuleren van schoon en stil vervoer over water (ambitie 9) 15
2.5 Aanpakken van nautische knelpunten op het water (ambitie 12) 17
2.6 Meer transport en bevoorrading van zware goederen over water (ambitie 8) 18

3 Aanpassingen tekst en kaart 20

3.1 Aanpassingen tekst 20
3.2 Aanpassingen kaart 22

4 Vervolg uitvoeringsprogramma 24

Verklarende woordenlijst 26

Bijlage 1: Namenlijst insprekers (bevat persoonsgegevens, alleen voor college en raadsleden) 27

Bijlage 2: Inspraakreacties en beantwoording 28

1 Inleiding

1.1 Doel van deze reactienota

De Visie stadswater biedt inwoners, bezoekers en ondernemers zicht op hoe het vaarwater en buitenzwemplekken in Utrecht te gebruiken en te ontwikkelen. Het geeft de gemeente een beleidskader om nieuwe ontwikkelingen en plannen te beoordelen.

De Visie stadswater wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Tijdens de inspraakperiode van 4 november tot en met 23 december 2022 is de conceptversie van de Visie ter inzage gelegd. Geïnteresseerden konden tijdens deze inspraakperiode reageren op de Visie. In deze reactienota zijn alle inspraakreacties van bewoners, gebruikers en belanghebbenden opgenomen en beantwoord.

Inspraak is wettelijk verplicht, en het is nodig. De gemeenteraad wil alle belangen leren kennen om een goede afweging te maken bij besluitvorming. Met inspraak worden burgers in het algemeen - en belanghebbenden in het bijzonder - betrokken bij het voorbereiden, vormen of uitvoeren van beleid van de overheid. Daarnaast worden - met de reacties en kennis van bewoners en betrokkenen uit het gebied en omliggende wijken - de plannen beter.

1.2 Opbouw reactienota

In het overige deel van hoofdstuk 1 staat een korte toelichting op het participatieproces, de belangrijkste onderwerpen van de inspraakreacties, de manier van beoordeling en de vervolgstappen.

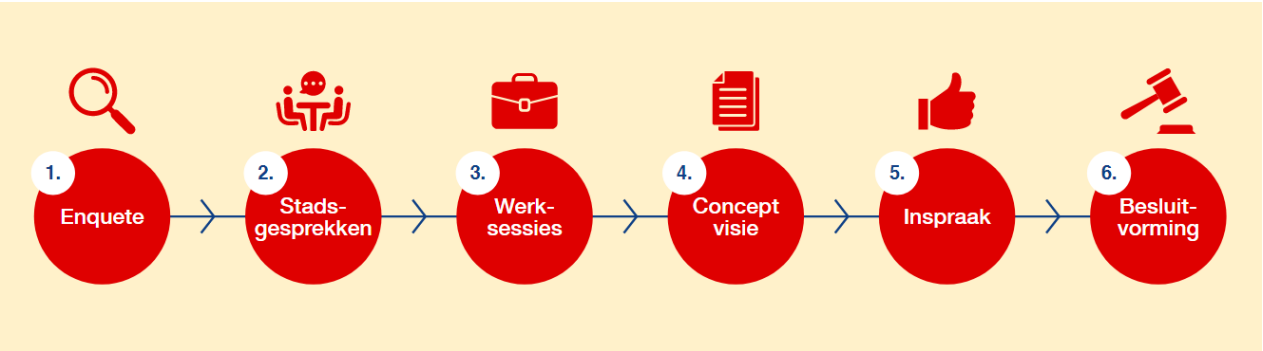
In hoofdstuk 2 beginnen we met een overzicht van de belangrijkste punten die zijn aangepast naar aanleiding van de inspraak; we geven een samenvatting van de verschillende onderwerpen die naar voren zijn gekomen in de inspraakreacties en we geven op hoofdlijnen aan wat de aanscherping of aanpassing van de Visie is.

Hoofdstuk 3 geeft een samenvatting van de tekstuele aanpassingen en de aanpassingen van de kaarten zoals opgenomen in de Visie stadswater.

In bijlage 1 staat de namenlijst van de mensen die hebben ingesproken. Deze bijlage is vertrouwelijk en alleen bedoeld voor college- en raadsleden. Ze worden ‘achter een slotje’ gezet zodat het niet op internet wordt geplaatst en alleen voor de gemachtigden leesbaar is. In bijlage 2 van de reactienota staan alle inspraakreacties en de antwoorden hierop weergegeven in een tabel (zogenaamde 2-kolommenstuk).

1.3 Participatieproces

De Visie stadswater is samen met verschillende belanghebbenden (waaronder inwoners) en gebruikers gemaakt. Vanaf de start hebben we geïnteresseerden uitgenodigd mee te denken. We hebben in 2021 en 2022 verschillende participatiemomenten en informatiebijeenkomsten georganiseerd, zowel digitaal als fysiek. In figuur 1 staat de totstandkoming van deze Visie in 6 stappen.



Figuur 1: totstandkoming Visie stadswater in 6 stappen

De Visie kwam stapsgewijs tot stand. We zetten steeds 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, gericht op een bepaald thema zoals Water om op te varen of Regels, veiligheid en handhaving.
3. Daarna zijn 2 **werksessies** georganiseerd om de uitkomsten van het uitgevoerde onderzoek te presenteren en de meest kansrijke verbetermogelijkheden te bepalen.
4. De opbrengst uit de participatie is vervolgens uitgewerkt naar een **conceptversie**.
5. De concept Visie is getoetst tijdens een **inspraakperiode**. Daarna zijn de opmerkingen uit de inspraak beantwoord via een reactienota. Voor de Utrechtse vaarondernemers zijn 2 informatiebijeenkomsten georganiseerd.
6. 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. Professionele passagiersvaart (rondvaart en verhuur vaartuigen)
11. Sportvisser
12. Anders (stichting, overheid, fractiemedewerker politieke partij)

Tijdens het participatietraject hebben we de mening van meer dan 2.000 mensen gepeild. Tijdens 3 stadsgesprekken zijn 68 verschillende verbetermogelijkheden ingebracht. De ingebrachte verbetermogelijkheden hebben we ingedeeld in 4 categorieën:

1. Water om vanaf de oever te beleven
2. Water om op of in te recreëren en te sporten
3. Water om op te varen
4. Regels, handhaving en veiligheid

De ingebrachte verbetermogelijkheden zijn door de projectgroep beoordeeld op twee aspecten: de effectiviteit en de technische uitvoerbaarheid.

De beoordeling staat in bijlage 1 van het Participatieverslag. Als een verbetermogelijkheid voor beide aspecten positief scoort is de verbetermogelijkheid kansrijk. Van de 68 ingebrachte verbetermogelijkheden zijn 32 kansrijk en opgenomen in hoofdstuk 4 van de Visie. In totaal staan er in deze Visie 48 meest kansrijke verbetermogelijkheden. 32 van de 48 komen dus uit de participatie.

1.4 Aantal inspraakreacties en indieners

De 88 inspraakreacties uit deze reactienota bestaan uit:

- 62 reacties van bewoners
- 9 reacties van vaarondernemers
- 3 reacties van belangengroepen goederenvervoerders
- 3 reacties van medeoverheden
- 2 reacties van roeiverenigingen
- 2 reacties van bedrijven
- 7 reacties van lokale Utrechtse verenigingen/ stichtingen.

Van de totaal 88 inspraakreacties zijn er 72 unieke reacties en 16 reacties van bewoners zijn van dezelfde strekking. Verder zijn 6 van de 88 reacties namens meerdere bewoners uit de straat of buurt. Van deze 6 reacties zijn er 5 reacties met handtekeningen van buurtbewoners. Geografisch gaan de meeste reacties over Muntsluis, Veilinghaven, de binnenstad en Zilveren Schaats.

1.5 Overzicht meest genoemde ambities in de inspraakreacties

De meest genoemde ambities in de inspraakreacties zijn (tussen haakjes het aantal reacties dat gaat over die ambitie):

7. Eerlijke verdeling van schaarse ruimte om op te varen (# 44)

11. Verminderen overlast vanaf het water (# 43)
9. Stimuleren van schoon en stil vervoer over water (# 36)
4. Meer plekken waar mensen veilig kunnen zwemmen (# 30)
12. Aanpakken van nautische knelpunten op het water (#22)
8. Meer transport en bevoorrading van (zware) goederen over het water (#15)

Als we rekening houden met ondertekenaars (bij sommige reacties zijn handtekeningen opgehaald) wijzigt de volgorde naar: 11, 4, 7, 9, 12 en 8. Opvallend is dat *Verminderen overlast* (ambitie 11) en *Meer plekken om buiten te zwemmen* (ambitie 4) stijgen naar de eerste en tweede plek. De rest blijft in volgorde gelijk.

In hoofdstuk 2 staan de meest genoemde reacties voor iedere ambitie en zijn de reacties en eventuele aanpassingen opgenomen.

1.6 Wijze van beoordeling

Een inspraakreactie bevat de mening, zorgen, wensen en suggesties van een indiener. De meningen in een inspraakreactie of de inspraakreactie zelf zijn daarom nooit te beoordelen als goed of fout. Elke inspraakreactie is door de projectgroep van de gemeente zorgvuldig bestudeerd, om te zien of de tekst of een kaart in de Visie stadswater aangepast kan of moet worden. Vele reacties bestaan uit meerdere onderdelen. De projectgroep heeft dan voor de duidelijkheid de inspraakreactie opgedeeld en er een cijfer bijgezet (1, 2, 3 en verder). Antwoord 1 gaat over reactie 1, antwoord 1 over reactie 1 etc. Zie verder bijlage 2 voor de beantwoording van de individuele reacties.

Doel is dat wij de inspraakreacties met de reacties kenbaar maken aan de gemeenteraad, zodat de gemeenteraad alle belangen kan afwegen en er in de raad een transparante besluitvorming plaatsvindt om de Visie vast te stellen. De doorgevoerde aanpassingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in paragraaf 1.7 (belangrijkste aanpassingen), hoofdstuk 2 (samenvatting belangrijkste reacties en onderwerpen) en 3 (overzicht van alle aanpassingen tekst en kaart). Als een inspraakreactie vragen bevat, worden die in deze reactienota beantwoord.

1.7 Vervolgstappen na inspraak

Deze reactienota wordt samen met de aangepaste Visie stadswater aangeboden aan de gemeenteraad. De Visie is na vaststelling in de gemeenteraad de basis voor de gemeente om nieuwe ontwikkelingen en plannen die over het gebruik van stadswater gaan aan te toetsen.

Tot 2040 wil de gemeente de ambities uit de Visie samen met bewoners, bedrijven, belangenorganisaties en andere overheden verder uitwerken en realiseren. Dit begint met het boeken van resultaten op de korte termijn, de periode van 2024 tot 2027. In totaal zijn er 48 verbetermogelijkheden tot 2030 in de Visie opgenomen. Er is budget om de voorbereiding van 38 verbetermogelijkheden op te pakken. Na vaststelling van de Visie werkt het projectteam van de gemeente deze verbetermogelijkheden verder uit in een uitvoeringsprogramma 2024-2027. Een aantal indieners stellen hun kennis beschikbaar voor de verdere uitwerking of hebben gevraagd om nader

onderzoek of afstemming. In hoofdstuk 4 staan de punten die worden opgepakt in het uitvoeringsprogramma na vaststelling van de Visie.

2 Samenvatting inspraakreacties en aanpassingen

In de inspraakreacties komt een aantal ambities en onderwerpen vaker voor. De insprekers vragen de gemeente de Visie stadswater hierop aan te passen of aan te scherpen. De ambities en onderwerpen die het meeste terugkomen staan in dit hoofdstuk. Per ambitie en onderwerp staat een samenvatting van de reactie, het antwoord en de aanpassing op de concept Visie die ter inzage lag. Het antwoord op 88 (individuele) inspraakreactie staan in bijlage 2.

2.1 Verminderen overlast vanaf het water (ambitie 11)

Reacties

Omwonenden van Muntsluis en Veilinghaven geven aan dat afgelopen jaren de overlast sterk is toegenomen van bezoekers die komen zwemmen en recreëren. De mate van overlast is voor bewoners onacceptabel geworden.

Tijdens een hete zomerdag komen meer dan 1.000 mensen zwemmen bij de Muntsluis. In en om de Veilinghaven zwemmen en recreëren ongeveer 200 bezoekers op drukke warme zomerdagen in een klein gebied. Deze aantallen geven onvermijdelijk overlast voor bewoners die dichtbij wonen. Daarnaast maken omwonenden zich zorgen over de veiligheid van zwemmers (met name kinderen). Het springen van bruggen en de combinatie van zwemmen en varende schepen levert gevaarlijke situaties op. Regelmatig hebben schippers bij Veilinghaven zwemmers voor de boeg en kunnen ongelukken ternauwernood worden voorkomen. Bij Muntsluis ontstaan conflicten tussen groepen bezoekers bij de Muntsluis die alcohol drinken en de nabijgelegen opvangcentrum Noiz waar mensen leven met een verslavingsachtergrond (drugs en alcohol). Recreatie van bezoekers en het re-integreren na een alcoholverslaving gaat niet goed samen.

Daarnaast wordt door insprekers, verspreid over de stad, veel overlast vanaf het water ervaren. Denk hierbij aan afval, plastic wegwerpboten, wildplassen, gevaarlijke brugspringers en voornamelijk geluidsoverlast in de vorm van harde muziek en dronken geschreeuw.

De overlast vindt niet enkel vanaf het water plaats maar ook rondom het water, waar veel gerecreëerd en verbleven wordt. Een goede maatregel in het afgelopen jaar was dat de oever aan de Kanaalweg niet werd gemaaid, waardoor aan deze kant het aantal bezoekers minder groot was dan de voorgaande jaren. Er wordt gepleit voor veilige, niet betreedbare delen van oevers, door bijvoorbeeld het aanbrengen van struiken, waar enerzijds dieren een echte veilige plek kunnen vinden en anderzijds het huidige gebruik van de oevers wordt afgeremd. In droge tijden, als de oevers kaal worden, is er geen biodiversiteit meer en men ziet dat dan de overlast ook toeneemt. Uiteraard dienen ook borden worden geplaatst met regels op de kant (over o.a. geluidsoverlast) naast de vaarregels. Er zou meer gezamenlijk

verantwoordelijkheid gevoeld moeten worden voor het beheer, veiligheid, geluidsoverlast e.d. op het water. Er dient gezamenlijk een plan te worden gemaakt.

Insprekers zijn blij dat er meer duidelijkheid komt over wat wel en niet mag op de stadswateren. Dat is echter niet genoeg. Om de overlast aan te pakken, moet er worden gehandhaafd. Zonder controle en boetes zien mensen regels als een advies. Buiten de proef van BOA's op het water, speelt vooral dat men vindt dat er meer gehandhaafd moet worden. Nieuwe regels toevoegen is misschien nodig, maar bestaande regels handhaven lost veel op.

Niet iedereen die ('s nachts) vaart, maakt echter lawaai. Eigenlijk doet het probleem zich vooral in de zomer voor, als het nog tot laat warm is en er tot laat gevaren wordt. Regelgeving zoals het verbieden van versterkte muziek na 24.00 zou hiervoor een oplossing kunnen zijn, al vindt men dat muziek tot een bepaald aantal decibel moet kunnen, eventueel tussen bepaalde tijden. Deze zouden gelijk kunnen vallen met een te hanteren vaarverbod voor de late nacht. Meerdere insprekers roepen de gemeente echter op om het nachtelijk vaarverbod te vervroegen naar 23.00 of 22.00 ter beperking van de overlast.

Het is begrijpelijk dat bewoners die direct aan de gracht wonen een limiet willen aan de vaartijden i.v.m. geluidsoverlast. Ondernemers zijn echter tegen het invoeren van vaartijden. Zij zijn bang dat ze hun ligplaats niet meer kunnen bereiken om te kunnen laden en lossen: hier dient dus een ontheffing voor te komen.

Antwoord

De toenemende overlast bij drukbezochte zwemlocaties zoals bij Muntsluis en Veilinghaven is voor de gemeente aanleiding om nader onderzoek te doen. 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. In de Visie zullen we een extra tekst opnemen waarin de zorgen van omwonenden over de veiligheid en overlast van beide locaties staan beschreven. Daarbij zullen we ook verwijzen naar de getelde zwemmers bij Muntsluis en Veilinghaven in de zomer van 2021.

Ook zullen we ambitie 11 "Verminderen van overlast vanaf het water" in paragraaf 3.4 ruimer formuleren. De ambitie wordt dat we overlast vanaf het water en vanaf de oever bij drukbezochte zwemlocaties zoals Muntsluis en Veilinghaven willen verminderen.

Daarbij nemen we ook een nieuwe verbetermogelijkheid 11.5 op in de Visie met een beschrijving van mogelijke maatregelen om de overlast voor omwonenden te verminderen. 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 recreatieplekken op de oever te beperken en een mogelijk alcoholverbod (mede in relatie tot opvangcentrum Noiz).

Het haalbaarheidsonderzoek naar officieel zwemwater (zie de volgende paragraaf in deze reactienota) zal moeten uitwijzen welke maatregelen effectief zijn en worden gedragen door de buurt. Mogelijke maatregelen waar we nu aan denken 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 recreatieplekken op de oever te beperken en een mogelijk alcoholverbod (mede in relatie tot opvangcentrum Noiz).

Tot slot nemen we in hoofdstuk 4 een nieuw leidend principe op. De overlast voor omwonenden dient mee te wegen in de verdere keuzes bij de verdere uitwerking van de Visie. We nemen hierin op dat in de stad Utrecht levendigheid in balans moet zijn met rust en leefbaarheid voor omwonenden. 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 Visie zullen we samen met omwonenden nadere afspraken maken met als doel om overlast te beperken en op de meest drukbezochte plekken, zoals het gebied rond de Veilinghaven en de Muntsluis, de overlast te verminderen ten opzichte van de afgelopen jaren.

De gemeente onderschrijft dat veel gebaat is bij handhaving. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de politie, het waterschap en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. Voor de uitvoering van de Visie is nog niet voldoende geld.

Door het nachtelijke vaarverbod (verbetermogelijkheid 11.2) wordt overlast echter al in de late en vroege uren beperkt. De gemeente wil het vaarverbod dan ook gelijktrekken met de geldende regels uit APV die voor de openbare ruimte (dus de oever) gelden. Hierbij geldt dat er vanaf 23 uur geen overlast mag worden gemaakt vanaf de oever.

Aanpassing

1. Paragraaf 2.5: extra tekstblok toevoegen met ervaren overlast en onveiligheid van bewoners Muntsluis en Veilinghaven rondom zwemmen en aantal getelde zwemmers in de zomer van 2021.
2. Paragraaf 3.4, ambitie 11 ruimer formuleren: verminderen van overlast vanaf het water en vanaf de oever bij drukbezochte zwemlocaties zoals Muntsluis en Veilinghaven
3. Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 11.5: opnemen van mogelijke maatregelen om de overlast van omwonenden bij drukbezochte zwemlocaties zoals Muntsluis en Veilinghaven te verminderen.
4. Paragraaf 4.1: nieuw leidend principe opnemen Levendigheid moet in balans zijn met rust en leefbaarheid voor bewoners in de stad Utrecht. Doel van dit principe is om overlast voor omwonenden mee te wegen in verdere keuzes bij uitwerking van de Visie en op de meest druk bezochte plekken, zoals het gebied rond Muntsluis en Veilinghaven, de overlast te verminderen.
5. Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 11.2: de ingangstijd voor het nachtelijk vaarverbod passen we aan van 0.00 uur naar 23.00 uur zodat het aansluit bij de huidige regels uit de APV die voor de openbare ruimte (dus de oever) geldt.

2.2 Meer plekken waar mensen veilig kunnen zwemmen (ambitie 4)

Haalbaarheidsonderzoek naar uitbreiding officiële zwemlocaties bij Veilinghaven en Muntsluis

Reacties

Omwonenden vrezen dat, wanneer de gemeente de huidige niet-officiële zwemlocaties bij Muntsluis en Veilinghaven aanwijst als officieel zwemwater, er veel meer bezoekers kunnen komen. Gevolg is dat er nog meer bezoekers zullen komen tijdens warme zomerdagen, terwijl de situatie bij warme zomerdagen voor omwonenden nu al onacceptabel is. Daarnaast bestaat de zorg dat de gemeente zonder inspraak van bewoners deze locaties zal aanwijzen tot officieel zwemwater. Tot slot geven omwonenden aan dat de gemeente geen geld heeft voor het veiliger en beter maken van zwemlocaties inclusief extra handhaving.

Antwoord

De gemeente begrijpt dat het grote gevolgen kan hebben voor omwonenden als de Muntsluis en Veilinghaven als een officiële zwemlocatie worden aangewezen. Zie ook ons antwoord in paragraaf 2.1 van deze reactienota. De gemeente constateert dat er voor drukbezochte zwemlocaties zoals Muntsluis en Veilinghaven conflicterende belangen bestaan tussen zwemmen en varen. Daarbij speelt bij Veilinghaven dat een stadshalte gewenst is vanwege het nog te ontwikkelen Beurskwartier (verbetermogelijkheid 8.6). Om deze redenen hebben we vastgesteld dat er voor Muntsluis en Veilinghaven nader onderzoek nodig is naar het combineren van varen en zwemmen.

De omwonenden en andere belanghebbenden in de buurt van de Muntsluis en Veilinghaven zullen nauw worden betrokken bij dit vervolgonderzoek. Dit zullen we duidelijker aangeven in de Visie. Op basis van de bevindingen uit het haalbaarheidsonderzoek zal het college in afstemming met de omwonenden, medeoverheden en gemeenteraad bepalen of ze officieel zwemwater wenselijk en haalbaar vinden of dat de locatie beter een niet-officiële locatie kan blijven of dat zwemmen zelfs verboden moet worden. Naast het nemen van maatregelen om overlast te verminderen (zie paragraaf 2.1) onderzoeken we ook mogelijke maatregelen om veiligheid op het water te verbeteren. Denk hierbij aan plaatsen van extra trappetjes, ballenlijn, remmingswerk. Bij officieel maken van zwemwater komen ook maatregelen zoals realiseren van openbare toiletten, extra fietsenstallingen en prullenbakken in beeld.

Uit dit onderzoek volgt ook hoeveel het aanwijzen van officieel zwemwater of het verbeteren, het ontmoedigen of verbieden van de niet-officiële locatie zal kosten. Vooralsnog is er inderdaad nog geen budget vanuit de gemeente (of andere overheden) voor het uitvoeren van maatregelen en voor extra handhaving. Dit geld is wel nodig, mocht de gemeente Utrecht de provincie vragen een nieuwe officiële zwemlocatie aan te wijzen.

De gemeente zal de provincie pas voorstellen om deze locatie aan te wijzen als officieel zwemwater wanneer er overeenstemming is dat officieel zwemwater voor deze locatie wenselijk en haalbaar is. Hierbij is voldoende draagvlak bij direct omwonenden een voorwaarde. Ook moeten er voldoende

middelen zijn om de locatie hiervoor in te richten en in de toekomst te beheren. De provincie is de juiste overheid om hierover een besluit te nemen.

Aanpassing

1. Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1: beschrijven dat uit het vervolgonderzoek naar de haalbaarheid van officieel zwemwater meerdere uitkomsten kunnen komen. De tekst uit de inspraakversie suggereert nu te veel één einduitkomst (officieel maken) terwijl we nog niet weten of dat haalbaar is.
2. Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1: duidelijker aangeven dat omwonenden van druk bezochte locaties zoals Muntsluis en Veilinghaven nauw worden betrokken bij vervolgonderzoek en bij de besluitvorming over of een locatie officieel zwemwater kan worden of niet.
3. Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.2: tekst verwijderen dat er voor Muntsluis en Veilinghaven een uitzondering op het zwemverbod dat voor het Merwedekanaal geldt. De gemeente kan dit niet zo stellen zonder instemming van Rijkswatertaat en provincie. De situatie rond zwemmen bij Muntsluis en Veilinghaven is nu onduidelijk en dat is ongewenst voor alle partijen. Vandaar het haalbaarheidsonderzoek naar uitbreiden officieel zwemwater om te bepalen wat er wel en niet mag rond zwemmen en varen (zie verbetermogelijkheid 4.1).

2.3 Eerlijke verdeling van schaarse ruimte om op te varen (ambitie 7)

Nieuwe ligplaatsen aanwijzen voor verhuur fluisterbootjes

Reacties

Meerdere vaarondernemers geven aan dat het realiseren van 12 ligplaatsen voor het verhuren van fluisterbootjes te weinig is. Het verzoek is om meer nieuwe ligplaatsen aan te wijzen voor verhuren van fluisterbootjes (verhuurboten type 2) en hier geen maximum voor te stellen. De ondernemers wijzen op de duidelijk opgaande trend in de behoefte om te delen. Deelboten zorgen immers voor een efficiënter en dynamischer gebruik van de ruimte. Het sterk beperken van vaste ligplaatsen voor verhuur van fluisterboten zoals voorgesteld in de Visie Stadswater staat juist haaks op deze ontwikkeling.

Antwoord

De gemeente wil nieuwe ligplaatsen voor verhuurboten type 2 aanwijzen zodat meer mensen kunnen genieten van het water. Het aantal van twee keer 6 verhuurboten type 2 is genoemd omdat dat het aantal was wat we eerder hadden. Het klopt dat we geen onderbouwing hebben voor een maximaal aantal. We zien de uitgifte van 12 nieuwe ligplaatsen als een eerste stap. We willen dus stapsgewijs groeien met maximaal 6 ligplaatsen per locatie om overlast van omwonenden te voorkomen. Als de ervaringen bij deze eerste stap positief zijn, kunnen we het aantal ligplaatsen voor verhuurboten type 2 uitbreiden. We zullen de tekst onder verbetermogelijkheid 7.4 aanpassen en de laatste kolom in tabel 8. Deze kolom noemen we dan “totaal” noemen ipv “maximaal (limiet)”.

Aanpassing

1. Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.4: laatste kolom in tabel 8 wijzigen van “maximaal (limiet)” naar “totaal”. Verder toevoegen dat de gemeente de uitgifte van 12 nieuwe ligplaatsen (verdeeld over 2 locaties) ziet als een eerste stap. Als de ervaringen bij deze eerste stap positief zijn, kunnen we het aantal ligplaatsen voor verhuurboten type 2 uitbreiden.

Huidige ligplaatsvergunningen voor exploitanten omzetten van onbepaalde naar *bepaalde* tijd

Reacties

Het omzetten van de huidige 37 ligplaatsvergunningen voor onbepaalde tijd naar bepaalde tijd kan voor sommige vaarondernemers het einde van hun bedrijf betekenen. Gezien de huidige interesse zal de vraag naar een vergunning enorm zijn wanneer nieuwe ligplaatsen worden verloot. De kans om te worden ingeloot is dan zeer gering. Vaarondernemers die voor 1 november 2024 emissievrij moeten varen willen duidelijkheid over de procedure rondom nieuwe ligplaatsvergunningen, omdat de kans bestaat dat ze hun eventuele investeringen nog niet zullen hebben terugverdiend voor de ligplaatsvergunning mogelijk stopt.

Antwoord

Op dit moment zijn 37 ligplaatsvergunningen door de gemeente voor onbepaalde tijd aan 9 bedrijven afgegeven. Deze plaatsen zijn schaars. In de ogen van nieuwe exploitanten hebben exploitanten die al lang in Utrecht zitten een bevoorrechte positie met exclusieve ligplaatsen voor onbepaalde tijd en de eigen op- en afstapplaatsen langs de Oudegracht. Dit beleid is met de jaren zo gegroeid, maar met de Visie stadswater wil de gemeente dit recht trekken zodat nieuwe exploitanten meer gelijke kansen hebben. Er wordt nu gedacht aan een periode van vijf jaar. Dit staat nog niet vast.

De wens van de gemeente om het speelveld gelijk te trekken voor nieuwe ondernemers staat niet op zichzelf. De huidige Dienstenrichtlijn (ook wel Dienstenwet) verplicht de gemeente hiertoe. Op dit moment voldoet de gemeente voor wat betreft de 37 ligplaatsvergunningen dus niet aan deze wet. De gemeente wil na vaststelling van de Visie 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 ligplaatsvergunnning op tijd en duidelijk worden communiceerd 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. In paragraaf 3.3 bij verbetermogelijkheid 7.4 staat dat we de afgifte van nieuwe ligplaatsen voor verhuurtboten en passagiersschepen willen verloten onder toeziend oog van een notaris. Dit klopt niet. Deze zin zullen we schrappen.

Aanpassing

1) Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.4: zin schrappen dat we uitgifte van nieuwe ligplaatsen willen verloten via een notaris. De uitwerking van de uitgifteprocedure en de periode

waarvoor de vergunning geldt zijn nog niet bepaald. Dit zal zorgvuldig worden afgestemd met de Utrechtse vaarondernemers na vaststelling van de Visie.

2.4 Stimuleren van schoon en stil vervoer over water (ambitie 9)

Reacties

De gemeente Utrecht is een voorstander van schoon en stil vervoer over het water. Het is een goede zaak om het varen zonder fossiele brandstoffen (‘fossielvrij varen’) te promoten. Daarbij past het ook om boten die niet emissievrij varen op termijn te verbieden. Milieuvervuiling en klimaatschadelijke emissies, zowel te land als te water, moeten worden bestreden.

Het beleid voor uitstoot op de gewone weg zou wel gelijk moeten lopen aan het beleid voor op het water. Men schrijft: “Als er een milieuzone voor dieselmotor geldt op Oudegracht op de kant waarom dan niet op het water?” Het zou echter over duurzaam varen moet gaan, niet alleen elektrisch. Duurzaam varen zou heel goed kunnen met waterstof of andere technieken die in de toekomst gaan komen, betere oplossingen dan al die accu`s in een schip. De provincie Utrecht en vele andere zijn ervan overtuigd, dat waterstof de brandstof van de toekomst wordt. Daarbij worden ook de zorgen uitgesproken dat er voldoende laadinfra dient te zijn, alvorens dit redelijkerwijs zou kunnen worden ingevoerd.

Meerdere insprekers vinden het invoeren van emissievrij varen in 2025 te snel en niet realistisch. Een overgangsperiode van twee vaarseizoenen is te kort voor met name pleziervaart vanwege de hoge investeringen. Er zijn grote zorgen over de hoge kosten voor het verplicht moeten gaan ombouwen naar emissievrij. Waarbij ook zorgen zijn over de bijkomende kosten dat er wel een redelijke terugverdientijd dient te zijn. Die kan alleen bereikt worden als daar met de vergunningverlening rekening mee wordt gehouden. Er wordt opgeroepen om meer tijd te nemen voor de overgang naar emissievrij. Ook wordt gevraagd om een uitzondering te maken voor hybride vaartuigen en historische schepen. Deze boten zijn vaak te zwaar of te ongeschikt om de overstap te kunnen maken.

Antwoord

De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën vaartuigen met een motor. Hierbij sluiten we aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij varen in te voeren voor alle stadswateren. Dit is veelal elektrisch, maar kan ook waterstof zijn. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen.

In de conceptversie van deze Visie stond dat de gemeente emissievrij varen wil verplichten vanaf 2025. We zullen voor sommige categorieën vaartuigen meer tijd nemen, zoals gevraagd in de inspraakreacties. Er gelden verschillende ingangsdata voor het invoeren van emissievrij varen voor verschillende type motorboten.

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

Categorie	**Uitzondering**	**Datum aankondiging**	**Datum invoering**
Rondvaartboten en verhuurboten	Geen	2015	September 2015
Passagiersschepen	Geen	2016 2021 aankondiging uitstel vanwege corona	1 november 2024
Beroepsvaart (bedrijfsboten, goederenvervoerders)	Werkschepen en varende woonschepen	2017 convenant getekend	1 januari 2025
Recreatievaartuigen met ligplaats in Utrecht	Doorgaande motorbotenroute (BRTN-9)	2022 (bij start inspraak Visie stadswater)	1 januari 2025
	Geen	2022 (bij start inspraak Visie stadswater)	1 januari 2027
Recreatievaartuigen zonder ligplaats (bezoekers)	Doorgaande motorbotenroute (BRTN-9)	2022 (bij start inspraak)	1 januari 2025
Alle motorvaartuigen	Emissievrij gehele stad <u>Uitzonderingen blijvend:</u> varende woonschepen en historische schepen met een ligplaats (niet commercieel)	2022 (bij start inspraak)	1 januari 2030

De passagiersvaart (commercieel) en beroepsvaart wordt met ingang van 1 januari 2025 verplicht om emissievrij te varen (uitzondering voor werkschepen en varende woonschepen). Voor

recreatievaartuigen met een ligplaatsvergunning geldt dat vanaf 1 januari 2025 emissievrij varen verplicht is in de hele stad behalve voor de doorgaande motorbotenroute (BRTN-9).

Met ingang van 1 januari 2027 zal emissievrij varen in de gehele stad verplicht zijn voor alle recreatievaartuigen met een ligplaatsvergunning. Een uitzondering wordt gemaakt voor recreatievaartuigen van bezoekers en grotere motorboten die op doorreis zijn. Het merendeel heeft een brandstofmotor en maakt gebruik van de landelijke motorbootroute BRTN-9.

Vanaf 1 januari 2030 zal emissievrij varen voor alle vaartuigen verplicht zijn in de gehele stad. Uitzonderingen blijven voor varende woonschepen en historische schepen met een ligplaats (niet commercieel). De laatste categorie is een kleine groep in de stad en deze vaartuigen hebben een erfgoedwaarde.

Voor hybride vaartuigen wordt geen uitzondering gemaakt want deze vaartuigen zijn niet emissievrij.

Aanpassing

1. Paragraaf 3.3, ambitie 9: emissievrij varen voeren we gefaseerd in voor verschillende categorieen motorboten. Het aangepaste beleid rond emissievaren is toegevoegd en vervangt de tekst uit de inspraakversie. Ook voegen we in deze paragraaf een nieuwe kaart toe over emissievrij varen. Op de kaart staan de verschillende stadswateren en welke ingangsdata voor emissievrij varen gelden.

2.5 Aanpakken van nautische knelpunten op het water (ambitie 12)

Reacties

Verwacht wordt dat het aantal recreatieve vaarbewegingen sterk zal toenemen. Bovendien wordt er naartoe gewerkt dat er meer bevoorrading over water zal plaats vinden. In de Visie worden pas problemen gezien wanner er files op bepaalde plekken ontstaan. Dit is veel te laat. Nu al ontstaan er chaotische situaties bij de bruggen en wordt er al veel overlast ervaren. De drukte, op met name de Oudegracht, moet niet verder toenemen.

Tijdens de inspraakbijeenkomst met Utrechtse vaarondernemers is het instellen van éénrichtingsverkeer besproken. Conclusie is dat het eenrichtingsverkeer wenselijk is, maar enkel op de momenten waarop het ook daadwerkelijk druk is in de grachten van stad. De periode waarin dit wenselijk zou zijn is in het hoogseizoen van juni tot augustus tussen 11:00- 20:00.

Antwoord

De conclusie uit onderzoek door adviesbureau Mobycon is dat er ruimte op het water is voor meer boten. Uit tabel 5 kan je opmaken dat er voor een drukke zomerdag tussen de 50 en 65% aan ruimte is voor meer boten. Dit is echter een berekende bovengrens die we niet willen bereiken. Boten zullen filevaren en mogelijk op elkaar botsen. De gemeente vindt het wel verantwoord om stapsgewijs te groeien en om daarbij de vinger aan de pols te houden, door het aantal vaarbewegingen en incidenten op drukke

punten langs de Oudegracht te blijven monitoren. Daarom wil de gemeente onder andere het éénrichtingsverkeer van Noord naar Zuid kunnen instellen, mocht een veilige en vlotte doorvaart op de Oudegracht in het geding komen.

De suggestie om het éénrichtingsverkeer te beperken wordt dan ook slechts gedeeltelijk overgenomen. De gemeente wil het instellen van eenrichtingsverkeer mogelijk houden.

De gemeente wil het eenrichtingsverkeer 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 vindt het nu dan ook niet wenselijk om éénrichtingsverkeer in te voeren, ook niet op drukke dagen of tijdens bepaalde tijdsvensters. Ook willen we geen uitzondering maken voor specifieke doelgroepen zoals verhuurbootjes en rondvaartboten. Uitzonderingen maken op de regels leidt namelijk tot onduidelijkheid, waardoor de kans groot is dat niemand zich aan het eenrichtingsverkeer houdt.

We passen de de tekst in de Visie wel aan wat de betreft de periode. Eenrichtingsverkeer geldt daarmee alleen van juni t/m augustus en niet meer het hele jaar. Tijdens de zomermaanden is het druk met boten op het water. Komende jaren houden we vinger aan de pols door te blijven monitoren naar het aantal vaarbewegingen en incidenten op de Oudegracht. Mochten er nieuwe knelpunten op het water ontstaan dan zal de gemeente de periode kunnen uitbreiden, bijvoorbeeld van mei t/m september.

Aanpassing

1. Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 12.2: aanpassen periode eenrichtingsverkeer Oudegracht juni t/m augustus en invoeren van deze maatregel achter de hand houden tot een knelpunt ontstaat.

2.6 Meer transport en bevoorrading van zware goederen over water (ambitie 8)

Reacties

In de reacties van goederenvervoerders komt naar voren dat men positief staat over stimuleren van meer transport over het water. Voornamelijk door de uitstoot van vrachtwagens over wegen die voornamelijk rijden in de binnenstad. Daarbij worden nieuwe stadshubs en overslagpunten als goede oplossingen gezien, waarbij men echter wel de vraag heeft hoe de gemeente dit wilt gaan realiseren. Verder is er vraag naar duidelijk beleid voor het vervoer over water, met daarin voornamelijk ook beleid in onderscheid tussen de verschillende soorten vervoer over water. Verzoek van goederenvervoerders is om de ambitie om goederen over water te vervoeren nog explicieter vast te leggen in de Visie en meer prioriteit te geven. Het verzoek is om expliciet onderscheid te maken tussen recreatie & logistiek/goederenvervoer. Nu loopt dat in de Visie door elkaar heen en is niet duidelijk welke regels / mogelijkheden voor welke doelgroep gelden. Tot slot wordt gesproken over een eerlijke verdeling van schaarse ruimte om te varen. Kan die verdeling gedifferentieerd worden naar tijd, plaats of route?

Antwoord

Er is eerder aangegeven dat de Gemeente Utrecht zelf geen stadshub(s) en/of overslagpunten zal gaan aanleggen. Het ontwikkelen van een bouwhub wordt aan de markt overgelaten. De gemeente probeert dit wel te faciliteren en te stimuleren. Hierover zijn afspraken gemaakt in de overeenkomst “Varen waar het kan, rijden als het moet” (paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 8.1). Daarnaast wordt er gewerkt aan een ‘aanpak bouwlogistiek’ voor efficiëntere en duurzamere logistiek van en naar de bouwplaats.

We zullen in de Visie opnemen dat goederenvervoerder een bevoorrechte positie heeft. Beroepsvaarders zullen eerder een ontheffing krijgen om te mogen afmeren en te laden en lossen. Daarbij zal er in de Visie een nieuw leidend principe worden opgenomen dat beroepsvaart boven pleziervaart zal gaan. Deze voorrangsregel geldt ook al op het water. Voor bouw kunnen ontheffingen en vergunningen bij gemeente worden aangevraagd. Deze kunnen eventueel onder voorwaarden, zoals tijd en plek, worden afgegeven.

Aanpassing

1. Paragraaf 3.3, ambitie 8, aangeven dat goederenvervoer een bevoorrechte positie heeft. Beroepsvaarders krijgen eerder een ontheffing om te mogen afmeren om te laden en te lossen. Als gemeente kijken we hoe we vanaf de oever maatwerk kunnen leveren om vervoer over water meer mogelijk te maken. Verder nemen we in paragraaf 4.1 een nieuw leidend principe op dat beroepsvaart boven pleziervaart gaat. Deze voorrangsregel geldt al op het water.
2. Paragraaf 4.1, Nieuw leidend principe; beroepsvaart gaat boven pleziervaart (voorrangsregel geldt al op het water)

3 Aanpassingen tekst en kaart

In dit hoofdstuk staan twee lijsten met de aanpassingen die aan de Visie stadswater zijn gedaan. De eerste lijst in paragraaf 3.1 laat de aanpassingen zien in de tekst. In paragraaf 3.2 staat de tweede lijst met de aanpassingen op de kaarten.

3.1 Aanpassingen tekst

De volgende aanpassingen zijn doorgevoerd in de tekst:

1) Paragraaf 1.2: na vaststelling van de Visie stadswater leggen wij de gemeenteraad een aangepaste Havenverordering voor.
2) Paragraaf 1.2, 4.1 en verder: we zullen onderwaternatuur vervangen door natuur in het water en op de oever.
3) Paragraaf 1.4: zin verwijderen dat provincie bevoegd gezag is voor het regionale vaarwater. Dit voegt weinig toe voor deze Visie.
4) Paragraaf 1.5: naast koelwater zullen we onder punt 14 ook aquathermie (energie uit oppervlaktwater) noemen conform TransitieVisie Warmte.
5) Paragraaf 1.6: aanpassen personenvervoerder (verhuurbedrijf) naar professionele passgiersvaart en verhuurbedrijven.
6) Paragraaf 2.1, paragraaf 2.4, paragraaf 3.2: sloeproeiverenigingen Barbarossa en Roeiploeg Utrecht opnemen.
7) Paragraaf 2.1, 2.4, 3.2 en 3.4 (12.5): de voorgestelde tekstuele aanpassingen van de drie roeiverenigingen nemen we allemaal over.
8) Paragraaf 2.2: titel van paragraaf wijzigen naar huidige vaarregels op het stadswater.
9) Paragraaf 2.2: opnemen dat gemeente per 1 januari 2023 totaal 286 exploitatievergunningen heeft uitgegeven. Deze zijn als volgt verdeeld: 229x verhuurboten type 1 (SUP, kano en waterfiets), 19x verhuurboot type 2 (fluisterbootjes), 10x rondvaartboten en 28x passagiersschepen.
10) Paragraaf 2.4: onder kopje Incidenten en overlast: de meeste incidenten gaan over bezoekers met een plezierboot en mensen die een SUP, kano of waterfiets huren. Mensen die een bootje huren uit tekst schrappen.
11) Paragraaf 2.4, tabel 3 en toelichtende tekst onder kopje passagiersschepen met schipper: De titel van tabel 3 zullen we wijzigen naar het gemiddeld aantal getelde vaartuigen. Verder zullen we toelichtende tekst van passagiersschepen met schipper aanpassen (p30). Het gaat om circa 3% van het totaal aantal vaarbewegingen (ipv vaartuigen) die we op een drukke dag tellen.
12) Paragraaf 2.5: landelijke sloepwedstrijd grachtenrace Rondom opnemen onder evenementen (punt 10).
13) Paragraaf 2.5: extra tekstblok toevoegen met ervaren overlast en onveiligheid van bewoners Muntsluis en Veilinghaven rondom zwemmen en aantal getelde zwemmers in de zomer van 2021.
14) Paragraaf 3.2, toelichtende tekst bij ambitie 4: gemeentelijke doelstelling is dat binnen tien minuten fietsen een plek is om te zwemmen. Dit kan een zwemplek in een zwembad of in het buitenwater zijn

15) Paragraaf 3.1, verbetermogelijkheid 1.3: toevoegen zin dat dat het plaatsen van riffen onder bestaande steigers geen effect heeft op het gebruik door boten.
16) Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1: beschrijven dat uit het vervolgonderzoek naar de haalbaarheid van officieel zwemwater verschillende uitkomsten kunnen komen.
17) Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1: duidelijker aangeven dat omwonenden van druk bezochte locaties zoals Muntsluis en Veilinghaven nauw worden betrokken bij vervolgonderzoek en bij de besluitvorming over of een locatie officieel zwemwater kan worden of niet.
18) Paragraaf 3.2. verbetermogelijkheid 4.1: gemeentelijke doelstelling is dat binnen tien minuten fietsen een plek is om te zwemmen. Dit kan een zwemplek in een zwembad of in het buitenwater zijn.
19) Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.3: tekst verwijderen dat er voor Muntsluis en Veilinghaven een uitzondering op het zwemverbod dat voor het Merwedekanaal geldt. De gemeente kan dit niet zo stellen zonder instemming van Rijkswatertaat en provincie. De situatie rond zwemmen bij Muntsluis en Veilinghaven is nu onduidelijk en dat is ongewenst voor alle partijen. Vandaar het haalbaarheidsonderzoek naar uitbreiden officieel zwemwater (zie verbetermogelijkheid 4.1).
20) Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.1: Voor de Oosterkade overweegt de gemeente in 2023 een aanwijzingsbesluit te nemen. Voor passagiersschepen (>12 passagiers) is het dan niet toegestaan om af te meren en passagiers op- en af te laten stappen. Verder wijst de gemeente Paardenveldbrug, Stadskamer (onder Hoog Catharijne) en Catharijnesingel (Geertebolwerk) aan als op- en afstaplocatie voor passagiersschepen, rondvaartboten en verhuurboten. De procedure voor het aanwijzen van de op- en afstaplocaties Stadskamer en Catharijnesingel start in 2023. Het aanwijzen van de locatie bij Paardenveld loopt mee met de nieuwe inrichting van Park Paardenveld.
21) Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.4: zin schrappen dat we uitgifte van nieuwe ligplaatsen willen doen met een loting via een notaris. De uitwerking van de uitgifteprocedure en de periode waarvoor de vergunning geldt zijn nog niet bepaald. Dit zal zorgvuldig worden afgestemd met de Utrechtse vaarondernemers na vaststelling van de Visie.
22) Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.4: laatste kolom in tabel 8 wijzigen van “maximaal (limiet)” naar “totaal)”. Verder toevoegen dat de gemeente de uitgifte van 12 nieuwe ligplaatsen (verdeeld over 2 locaties) ziet als een eerste stap. Als de ervaringen bij deze eerste stap positief zijn, kunnen we het aantal ligplaatsen voor verhuurboten type 2 uitbreiden.
23) Paragraaf 3.3, ambitie 8: aangeven dat goederenvervoer een bevoorrechte positie heeft.
24) Paragraaf 3.3, ambitie 9: emissievrij varen voeren we gefaseerd in voor verschillende categorieen motorboten, aangepaste beleid rond emissie varen toegevoegd
25) Paragraaf 3.3, ambitie 9: voor evenementen geldt ook dat vaartuigen met ingang van 2030 emissievrij zijn
26) Paragraaf 3.3, ambitie 9, verbetermogelijkheid 9.1: deze zin schrappen "Net als op de bovenloop richting Wijk bij Duurstede, waar het al eerder werd verboden"
27) Paragraaf 3.4, ambitie 11 ruimer formuleren: verminderen van overlast vanaf het water en vanaf de oever bij drukbezochte zwemlocaties zoals Muntsluis en Veilinghaven
28) Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 11.2: de ingangstijd voor het nachtelijk vaarverbod passen we aan van 0.00 uur naar 23.00 uur zodat het aansluit bij de huidige regels uit de APV die voor de openbare ruimte (dus de oever) geldt.
29) Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 11.5: opnemen van mogelijke maatregelen om de overlast van omwonenden bij drukbezochte zwemlocaties zoals Muntsluis en Veilinghaven te verminderen. Het haalbaarheidsonderzoek naar officieel zwemwater (verbetermogelijkheid 4.1) zal moeten uitwijzen welke maatregelen effectief zijn en worden gedragen door de buurt. Mogelijke maatregelen waar we nu aan denken 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 recreatieplekken op de oever te beperken en een mogelijk alcoholverbod (mede in relatie tot opvangcentrum Noiz).
30) Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 12.1: tekst toevoegen dat bij het meten van nieuwe knelpunten op het Merwedekanaal we indien nodig kunnen bijsturen en aanvullende maatregelen nemen.
31) Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 12.1: de gemeente zal nadere afspraken maken met de roeiverenigingen over het beste tijdstip om vaarbewegingen en incidenten bij de Muntbrug te tellen.
32) Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 12.2: aanpassen periode eenrichtingsverkeer Oudegracht juni t/m augustus en invoeren van deze maatregel achter de hand houden tot knelpunt ontstaat
33) Paragraaf 4.1: nieuw leidend principe opnemen Levendigheid moet in balans zijn met rust en leefbaarheid voor bewoners in de stad Utrecht. Doel van dit principe is om overlast voor omwonenden mee te wegen in verdere keuzes bij uitwerking van de Visie en op de meest druk bezochte plekken, zoals het gebied rond de Veilinghaven, de Munt en de Muntsluis, de overlast te verminderen.
34) Paragraaf 4.1: nieuw leidend principe opnemen dat beroepsvaart boven pleziervaart gaat. Deze voorrangsregel geldt al op het water.
35) Paragraaf 4.2: aangeven dat onder versterking van de organisatie ook extra toezicht en handhaving vanaf het water nodig is
36) Bijlage 1: nummers wijzigen zodat ze overeenkomen met figuur 1 en bij Haarrijnse Plas locatiebeheerder gemeente ipv recreatieschap.
37) Bijlage 1: HDSR is beheerder van de ligplaatsen op Leidsche Rijn-west en niet de gemeente.

3.2 Aanpassingen kaart

1) Alle figuren: legenda aanpassen door alleen stadswater te noemen en niet meer tussen haakjes zwem of vaarwater noemen. Dit is niet duidelijk. In figuur 1 is aangeven waar de huidige drie officiele zwemlocaties liggen.
2) Alle figuren: zijarmen van Kromme Rijn van de kaart weghalen. Deze details horen niet op de kaart. Het gaat hier om doorgaande vaarroute.
3) Paragraaf 2.1, figuur 3 huidige vaarroutes en zwemplekken: roeiroute aanpassen (en toelichtende tekst wijzigen)
4) Paragraaf 2.1, figuur 4 bestaand groen langs het water: legenda aanpassen ecologisch beheerde elementen van gemeente
5) Paragraaf 2.2, figuur 5 bestaande functies: titel wijzigen naar bestaande vaarfuncties
6) Paragraaf 2.2, figuur 5 bestaande functies: twee roeiverenigingen Barbarossa en Roeiploeg Utrecht toevoegen.
7) Paragraaf 3.1, figuur 7 Themakaart kansen voor groen in en bij het water: toevoegen RingPark
8) Paragraaf 3.3, figuur 9 Themakaart varen: verwijderen emissieloos varen op de kaart bij Leidsche Rijn west want hier is HDSR nautisch beheerder
9) Paragraaf 3.3, figuur 9 Themakaart varen: zoeklocatie bij Energiehaven aanpassen, stadshalte naar overzijde
10) Paragraaf 3.3, ambitie 9: toevoegen nieuwe kaart aangepast beleid emissievrij varen voor verschillende type motorboten
11) Paragraaf 3.3, figuur 9 Themakaart Varen: symbool voor emissieloos varen wijzigen
12) Paragraaf 3.4, figuur binnenstad, groen langs het water: toevoegen ecologisch beheerders oevers Stadsbuitengracht-west, Weerdsingel WZ en natuurvriendelijke zuidoever Wolvenplein

13) Paragraaf 3.4, figuur binnenstad, huidige vaarroutes: roeiroute verwijderen vanwege leesbaarheid kaart
14) Paragraaf 3.4, figuur binnenstad Themakaart varen: symbool emmissieloos toevoegen op alle relevante wateren oa Kromme Rijn

4 Vervolg uitvoeringsprogramma

Na vaststelling van de Visie werkt het projectteam van de gemeente deze verbetermogelijkheden verder uit in een uitvoeringsprogramma 2024-2027. Een aantal indieners hebben stellen hun kennis beschikbaar voor de verdere uitwerking of hebben gevraagd om nader onderzoek of afstemming. Dit zijn de vervolgacties die de gemeente oppakt in het uitvoeringsprogramma na vaststelling van de Visie:

1) Paragraaf 1.2: na vaststelling van de Visie stadswater leggen wij de gemeenteraad een aangepaste Havenverordering voor.
2) Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1: de gemeente zal bewoners betrekken bij het onderzoek naar officiele zwemlocaties na vaststelling van de Visie.
3) Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1: in haalbaarheidsonderzoek bij locatie Veilinghaven ook onderzoeken of de huidige onofficiële op- en afstapplaats voor plezierboten in de Dichterswijk bij het Ringpark ook officieel kan worden.
4) Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1: in haalbaarheidsonderzoek naar uitbreiding officiele zwemlocaties zal de gemeente onderzoeken wat de impact van mogelijk toekomstige koudelozingen is op plekken in de stad Utrecht waar gezwommen wordt.
5) Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 5.1: de gemeente gaat graag met de roeiverenig en andere gebruikers in gesprek wat 'sportlandschap' zou kunnen inhouden en wat dit gaat opleveren.
6) Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 6.2: beoordelen plan bewoner voor verbeteren en uitbreiden van kanoroutes in Leidsche Rijn
7) Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.1: beoordelen of Moxy hotel kansrijk is nieuwe op- en afstaplocatie
8) Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 8.2: onderzoeken of het opgeviste vuil uit het vaarwater ook verder afgevoerd kan worden per boot ipv vrachtwagen
9) Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.2: bij de uitwerking van het nieuwe uitgifteregeling meenemen of alleen bewoners van de stad Utrecht een nieuwe ligplaatsvergunning kunnen krijgen vanwege het beperkt aantal ligplaatsen voor recreatieve vaartuigen.
10) Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.5: bij aanwijzen van openbare op-en afstapplekkken voor passagiers ook de wensen van mindervaliden meenemen
11) Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.7: De gemeente gaat met de verhuurbedrijven van kano's en SUPs in gesprek over een redelijk tarief voordat we dit vast laten stellen in de verordening van brug-, schut- en havengelden.
12) Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 10.1: "goed zeemanschap" meenemen in de voorlichting en instructie over vaarregels en vaargedrag van verhuurbedrijven aan huurders.
13) Par 3.4, verbetermogelijkheden 10.1, 10.2, 10.3 en 11.3: suggesties voor betere voorlichting over vaarregels en beter toezien en handhaven op de regels zullen we meenemen in de uitwerking van de Visie.
14) Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 10.2: we zullen de aanwezigheid van roeiers opnemen in ommunicatie/ vaarkaarten die passanten tot hun beschikking krijgen.
15) Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 11.3: samen met vaarondernemers proef BOA's verder vormgeven
16) Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 12.4: de gemeente gaat gesprek aan met exploitant over alternatieve locatie van 13 waterfietsen op de Oudegracht

17) Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 12.5: bewoners betrekken bij verdere uitwerking van remmingswerk bij Abel Tasmanbrug (rond 2028) waarbij het nader vorm te geven object ook ecologische meerwaarde heeft en niet overklimbaar is

Verklarende woordenlijst

Stadswater – het eventueel door mensen te gebruiken openbare water in de gemeente Utrecht waar je kan varen of in zwemmen. In de gemeente Utrecht zijn 16 vaarroutes en 3 offciele zwemlocaties. Deze staan in de Visie stadswater in figuur 1.

Visie stadswater – een document dat inwoners, bezoekers en ondernemers zicht geeft op hoe de gemeente Utrecht het stadswater wil gebruiken en ontwikkelen. Het geeft de gemeente een basis om nieuwe ontwikkelingen en plannen te kunnen beoordelen.

Reactienota – document waarin reacties op de Visie door belanghebbenden zijn opgeschreven en op hun beurt weer voorzien van reacties door de schrijvers van de Visie.

Belanghebbenden – mensen en organisaties die een reden hebben om geïnteresseerd te zijn in de Visie.

Nautische knelpunten – plekken in de stad waar de boten mogelijk in problemen komen als er veel boten tegelijk varen.

Indiener – iemand die een reactie heeft ingestuurd op de concept Visie.

concept Visie – een versie van de Visie waar indieners reacties op mogen insturen.

BOA’s – Buitengewoon OpsporingsAmbtenaren

Deelboten – boten die aangeboden worden om door verschillende gebruikers te worden gedeeld, vaak met een daarvoor gebouwde applicatie of website.

Haalbaarheidsonderzoek – onderzoek naar de mate waarin een voorgenomen maatregel werkelijk genomen zou kunnen worden.

Fluisterbootjes – schepen die uitgerust zijn met een zeer stille, vaak elektrische motor.

Gefaseerd ingevoerd –ingevoerd met duidelijk omschreven tijdelijke stappen.

Stadshub – aanmeerplek speciaal gebouwd om de overslag van goederen van een boot naar een ander soort vervoer mogelijk te maken.

Bijlage 1: Namenlijst insprekers (bevat persoonsgegevens, alleen voor college en raadsleden)

Deze vertrouwelijke bijlage bevat persoonsgegevens. Zie aparte bijlage die alleen te lezen is voor college- en raadsleden.

Bijlage 2: Inspraakreacties en beantwoording

Nr	Inspreker	Inspraakreactie	Antwoord
1	Onbekend	Graag wil ik u nogmaals op het hart drukken dat zwemmers niet het gevaar van een roeiboot kunnen inschatten en dat de combinatie van roeiers en zwemmers op het Merwedekanaal een zeer slechte zaak is.	Wij delen uw mening. Dat is ook de reden dat in de Visie staat dat er in het Merwedekanaal een zwemverbod is (paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.3) en dat het verboden is om van de de bruggen te springen (paragraaf 2.1).
2	Bewoner	Enkele opmerkingen a) emissie vrij varen is onnodig: moderne viertakt motoren zijn zeer schoon. Plus de oude gracht is een doorgaande route. Ook inboord diesels moeten hier doorheen kunnen b) Zwemmen bij de Muntsluis moet meer mogelijk gemaakt worden. Er wordt al uitgebreid gezwommen, zomer en winter. Nu nog ladders, trapjes plaatsen zodat men ook veilig in en uit het water kan komen.	a) De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. Voor verschillende type motorboten gelden verschillende ingangsdata wanneer het emissievrij varen wordt verplicht. Voor plezierboten van bezoekers en grotere motorboten die op doorreis zijn geldt de ingangsdatum 1 januari 2030. Dit is in lijn met de ambitie van het college om in 2030 een emissievrije zone in te voeren voor alle voertuigen in de binnenstad. b) de gemeente ziet ook dat er uitgebreid gezwommen wordt bij de Muntsluis. Vandaar dat wij als vervolgstap nu gaan onderzoeken of de locatie een officiele zwemlocatie kan worden. Hierbij hoort ook het veiliger maken van de locaties door o.a. het plaatsen van trappen om veilig uit het water te kunnen komen.

3	Bewoner	Als bewoner ben ik blij om te lezen dat de gemeente de overlast op de Oosterkade wil aanpakken. In ambitie 7.1 zie ik helaas maar beperkte maatregelen om dat voor elkaar te krijgen. Het verdelen van opstaplocaties houd in het behouden van de op en afstaplocatie aan de oosterkade met de bijbehorende grote groepen mensen op straat, geluidsoverlast en wildplassen. Hierbij is een dixi geen oplossing voor het deel wildplassen. U wilt immers ook niet 7 maanden per jaar tegenover een dixi of openbaar toilet wonen. In een woonbuurt die al erg druk is met fietsverkeer en drukker wordt door de mooie ontwikkeling van de kades zijn (vooral de grote) huur sloepen in elk aantal onwenselijk voor de leefbaarheid. Wel wenselijk zou zijn om een volledig aanlegverbod voor commerciële pleziervaart in te voeren. Er zijn zeer geschikte ander locaties waar de aanleg voor minder overlast zorgt. Denk daarbij aan de kade naast hotel Moxy als suggestie. Daar verblijft niemand permanent, er is ruimte voor openbaar sanitair en het is al ingericht op commercieel gebruik. Buiten dat er in de Visie staat geen geld te zijn voor voorzieningen als openbare toiletten wil ik graag het volgende idee delen. Met de herinrichting van de Ooster en westerkade is de verwachting dat ook de recreatie op de stijgers aan het water toe zal nemen. Wellicht dat het mogelijk is om op het waterniveau aan het einde van de stijger een openbaar toilet te realiseren. Hier zal zeer waarschijnlijk meer vraag naar gaan komen.	De gemeente wil het volgende doen om de Oosterkade te ontlasten als gewilde op- en afstaplocatie. Als eerste overweegt de gemeente een aanwijzingsbesluit te nemen waarbij het niet langer wordt toegestaan voor passagiersschepen om af te meren en op- en af te laten stappen passagiers aan de Oosterkade. Een passagiersschip is een boot met meer dan 12 passagiers met een schipper. Hierdoor verwachten we dat er minder grote groepen op de Oosterkade komen. Daarnaast wil de gemeente de locaties Stadskamer (onder Hoog Catharijne), Catharijnesingel (Geertebolwerk, thv Karel V) en Paardenveld aanwijzen als op- en afstapplaats voor passagiersschepen, rondvaarboten en verhuurboten. Hierdoor spreiden we de drukte over meerdere locaties in de stad. Bij deze locaties zal de gemeente tijdelijke toiletten plaatsen (dixi's) in afwachting van permanente sanitaire voorzieningen. Dank voor uw suggestie over Moxy hotel. We zullen bij uitwerking van de Visie beoordelen of dit een kansrijke nieuwe op- en afstaplocatie kan zijn.
4	Onbekend	Met bezorgdheid heb ik de Visie gelezen. Dat de stad groeit is een feit en op zich het probleem voor de leefbaarheid. Het is goed te anticiperen op groei, maar tegelijkertijd wordt er weer van alles gecreëerd om de groei te stimuleren i.p.v. te stabiliseren en dat wat er is te verbeteren. Neem het zwemwater. Dat wat je creëert zal zorgen voor toename van recreanten, niet alleen uit de stad maar ook van buiten de stad. Een zwemplek in Amelisweerd bijvoorbeeld, wie verzint dat? Het beetje natuur dat er nog is wordt dan nog meer belast. Is dat wat er nu is niet gewoon genoeg? Er is nu al bijna geen dag dat het niet druk is op het landgoed. De infrastructuur moet aangepast worden, afval. Vreselijk gewoon. Van alle ideeën is dit het slechtste idee! Ik hoop op gezond verstand bij de besluitvorming!	Zoals u zelf ook aangeeft verwachten we dat het drukker gaat worden op het water vanwege de groei van de stad en de warmere zomers. De inschatting van gemeente is dat we op het 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 kan de gemeente de effecten van verbetermogelijkheden meten, nieuwe knelpunten in beeld krijgen en, indien nodig, bijsturen. De grote aantallen zwemmers die er nu al zijn op de niet officiele locaties zoals Amelisweerd, zorgen ervoor dat wij wettelijk verplicht zijn om te onderzoeken of deze locaties officiele zwemlocaties kunnen worden. Daarbij is een van de aspecten waar we naar kijken welke impact een aanwijzing tot officiele zwemlocatie gaat hebben op de omgeving en de bestaande natuur. Pas als dit onderzoek is uitgevoerd wordt een besluit genomen of we de provincie daadwerkelijk gaan vragen om de locatie aan te wijzen als officiele zwemlocatie.

5	Bewoner Overvecht	In de Visie stadswater valt te lezen: "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 Visie maken we de afweging bij welke niet-officiële zwemlocaties het wenselijk is te verkennen of ze officieel zwemwater kunnen worden." Het is mooi dat de gemeente in 2021 heeft gesignaleerd dat de locatie polder Ruijgenhoek zo intensief en enthousiast gebruikt werd als zwemlocatie. Het is jammer dat het zwemmen in de-niet officiële locatie polder Ruijgenhoek vervolgens in 2022 actief is ontmoedigd door de gemeente door hier borden te plaatsen 'gevaarlijk zwemwater'. Veel mensen lazen dit als een verbodsbord, en de locatie is in 2022 dan ook nauwelijks gebruikt, ook niet tijdens de heetste dagen. En dit terwijl de polder Ruijgenhoek een belangrijke plek is voor inwoners van Overvecht. De sociale problemen in de wijk Overvecht zijn u ongetwijfeld bekend. Veel van de Overvechters hebben geen geld voor een abonnement op 'zwembad de Kikker', de officiële zwemlocatie in de Ruijgenhoekse polder. Het actief recreëren en bewegen in de Ruijgenhoekse polder zou vanuit de gemeente aangemoedigd moeten worden, maar werd in 2022 helaas lamgeslagen door het plaatsen van borden 'gevaarlijk zwemwater'. Wij weken zelf maar uit naar de Maarsseveense plassen, maar voor wie lopend vanuit Overvecht een zwemlocatie wil bereiken is dat geen optie. Het betekent dat veel Overvechtse kinderen (en volwassenen) afgelopen zomer niet hebben kunnen zwemmen. En dat terwijl het water van zwembad De Kikker, dat wel gemonitord wordt, rechtstreeks verbonden is met het betreffende water in de Ruijgenhoekse plassen. Zou dit water dan niet meteen meegenomen kunnen worden in dezelfde monitoring? Het is zeer onwaarschijnlijk dat de twee met elkaar verbonden wateren een andere uitslag zouden krijgen. Het zou heel mooi zijn als al in de zomer van 2023 het water in de Polder Ruijgenhoek een officiële zwemlocatie zou kunnen worden. De locatie is ideaal: een recreatiegebied net buiten Utrecht. Er is zelfs al een ligweide aanwezig. Het zou de wijk Overvecht in ieder geval goed doen.	Wij delen uw mening dat de locatie in de polder Ruijgenhoek zeer kansrijk is als officiele zwemlocatie. De aanwijzing tot officiele zwemlocatie vraagt echter een extra investering in voorzieningen zoals toiletten en fietsenstallingen, beheer en toezicht om de locatie veiliger te maken. Het recreatieschap wat deze locatie beheert heeft deze middelen op dit moment nog niet en heeft daarom - mede n.a.v. een duikongeluk op deze locatie - een negatief zwemadvies afgegeven.
6	Onbekend	Mijn complimenten, ik vind het een grondige, complete en gebalanceerde Visie met waar nodig gepaste maatregelen in het algemeen belang.	Bedankt voor uw complimenten.

7	Onbekend	a) Nergens lees ik het plan van aanpak voor het verwijderen van aftandse, ongebruikte boten op ligplaatsen. Ook niet een plan van aanpak om onderhuur tegen te gaan. Bijvoorbeeld mensen die allang de stad Utrecht uitzijn en nog wel een logplaats hebben. Voorbehoud inwoners Utrecht. b) Daarnaast vind ik een een overgang van slechts 2 seizoenen naar elektrisch ook absurd. Dat kan toch niet. Daarmee worden booteigenaren flink financieel gedupeerd en los daarvan ook een rem op overige vaarmogelijkheden zolang er niet in heel Nederland oplaadvoorzieningen zijn. Wellicht heb ik de tekst verkeerd geïnterpreteerd? Mogelijk geldt die overstap fossiel naar elektrisch alleen voor bevoorrading etc.?	a) Het strenger beleid op verwaardeloosde bootjes staat in paragraaf 3.1 onder verbetermogelijkheid 3.1. De gemeente ziet dat er relatief weinig met plezierbootjes met een ligplaatsvergunning wordt gevaren. Nu is het al zo dat gezonken bootjes verwijderd worden. Onder verbetermogelijkheid staat hoe we daar strenger op gaan toezien. Het merendeel van de plezierbootjes in de stad worden gebruikt om in en rond de stad te varen (binnen de sluizen). Er is een beperkt aantal motorjachten die landelijk varen en dus de stad verlaten. b) Wij zijn het met u eens dat we voor de pleziervaart meer tijd moeten geven om over te gaan naar emissievrij varen. We passen de Visie hierop aan. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. Het aangepaste beleid kunt u lezen in paragraaf 3.3 onder ambitie 8.
8	Bewoner Leidsche Rijn en kanoër	Bedankt voor de informatieve presentatie voor de Visie stadswater. Ik ben sinds kort inwoner van Leidsche Rijn (net naast station Terwijde in het gebouw De Cascade) en ik zou het erg leuk vinden als ook daar meer met water en vooral op het water kan worden gedaan. Een jaar geleden heb ik al eens een plan ingediend om als voorstel te dienen voor een uitbreiding van het vaarbaar water in Leidsche Rijn. Nu heb ik dit iets verder uitgewerkt en vooral met de focus op met de kleinst mogelijke ingrepen, de grootste mogelijke winst te behalen. Zo zou ik het erg leuk vinden om met een bootje helemaal vanaf de Haarrijnse plassen, naar Leidsche Rijn Centrum en naar het Maximapark te kunnen varen. Met mijn plan waar maar een paar dijken moeten worden vervangen door bruggen is dit al mogelijk. Ik stuur dit plan graag naar u toe en mocht u dit interessant vinden stel ik mij graag beschikbaar om dit uiteen te zetten / informatie te voorzien. Ik hoor graag van u.	Wij zijn zeker geinteresseerd in uw plan. De gemeente ziet ook kansen in Leidsche Rijn om een nieuwe kanoroute te maken rond het Maximapark (zie paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 6.2). We wijzen u er wel op dat er iets meer nodig is dan alleen dijken weghalen. Er zitten namelijk verschillen in waterpeil tussen Haarrijnseplas, Leidsche Rijn Centrum en het Maximapark. Vandaar ook de dijken. Willen we die peilverschillen overbruggen dan zijn er extra overstapplekken nodig zijn.

9	Onbekend	Na lezing van de Visie stadswater waarvan ik via RTV Utrecht het bestaan heb vernomen wil ik u mede delen dat ik daarin een aantal goede zaken zie: - de intentie om fossielvrij varen te promoten en boten die niet emissievrij varen op termijn te verbieden; - het creëren van meer zwemplekken; - de intentie om meer te handhaven op overlast op het water. Minder blij ben ik echter met de volgende punten: a) - het nachtelijk vaarverbod. Niet iedereen die 's nachts vaart maakt lawaai en veroorzaakt overlast. Ik ben van mening dat daadwerkelijke overlastveroorzakers moeten worden aangepakt door gerichte handhaving en dat maatregelen waarbij de goeden (lees: stille en rustige vaarweggebruikers) moeten lijden onder de kwaden (lawaaimakers en herrieschoppers) uit den boze zijn. Ik vraag me af waarom die gerichte handhaving wel overdag kan maar niet 's nachts. Handhavers kunnen lawaai horen en visueel waarneembare hinder ook 's nachts constateren en dan optreden!!! b) - het feit dat er te land strenge milieuzones zijn voor auto's (op zich zeer terecht!!) waardoor mensen die (bijvoorbeeld voor werk of zorgtaken) in die zones moeten zijn dure investeringen in schone motoren moeten plegen terwijl dagelijks processies aan pleziervaarders ongehinderd en ongestraft dwars door een smalle binnenstad mogen dieselen onder achterlating van een wolk fijnstof die de binnenstad voor bijvoorbeeld astmalijders tot een no-go area maakt. Ik ben van mening dat milieuvervuiling en klimaatschadelijke emissies zowel te land als te water moeten worden bestreden en dat de milieuregels ook voor pleziervaarders moeten gelden. c) - de ondertoon die ik in de Visie soms zie dat roeiers, kanoërs en SUPers overlast geven en gevaarlijk zijn. Zoals eenieder die het nieuws de afgelopen weken, maanden en jaren heeft gevolgd weet of zou moeten weten leven we niet alleen in een klimaat-, milieu- en energiecrisis maar ook in een gezondheidscrisis waarin vooral welvaartsziekten als kankergezwellen om zich heen grijpen. Gebrek aan beweging en ook middelengebruik (o.a. alcohol) zijn belangrijke oorzaken daarvan. Het is niet alleen vanwege individuele gezondheidseffecten ongewenst maar ook vanwege de maatschappelijke kosten (oplopende premies en wachttijden en afkalvende zorgkwaliteit door overbelasting van zorgpersoneel en zorginstellingen) die in het huidige systeem ook door verstandige mensen worden gedragen. Het promoten van lichamelijk passieve recreatie (zou eigenlijk decreatie moeten heten want recreatie betekent herschepping en passieve vrijetijdsbesteding is destructief en niet scheppend!!) als gemotoriseerde pleziervaart (die vaak ook nog gepaard gaat met alcoholconsumptie) ten detrimente van actieve en gezonde watersport als roeien, kanoën, zwemmen en suppen zou meteen uit uw waterVisie moeten worden geschrapt en promotie van gezonde, actieve en emissieloze recreatie zou het leidende A,1.I,α,ˈ,א beginsel van de waterVisie moeten zijn. d) - het gebrek aan handhaving (niet alleen te water maar ook op het land) op "kleine" vervuiling door plastic en ander zwerfafval. Mij valt op dat daartegen niet of bijna niet wordt opgetreden, terwijl de afgelopen tijd via een stroom aan mediaberichten duidelijk is geworden dat plastic afval	a) Het handhaven op het stadswater in de nacht door BOA's van gemeente is niet realistisch. We hebben niet het geld om de benodigde capaciteit in te zetten. b) In Utrecht geven we voorrang aan schone manier van vervoer. De gemeente wil de milieueisen die gelden voor voertuigen op de weg doorzetten naar vaartuigen op het water. Wij zijn het dus met u eens dat de milieuregels ook voor pleziervaarders moet gelden. In paragraaf 3.3. kunt u het aangepaste beleid voor emissievrij varen lezen. c) We delen uw mening dat roeien, kano en SUP bijdraagt aan een gezonde stad. Afgelopen jaren zien we een flinke stijging van kano's, SUP en andere spiergedreven vaartuigen in de binnenstad. Op een drukke zomerdag bestaat bijna de helft van het aantal getelde boten uit deze kano's, SUPs en waterfietsen (zie tabel 3 in de Visie). In de Visie staan meerdere nieuwe mogelijkheden om deze groepen verder te ondersteunen/ stimuleren. Varen met kano en SUP is immers schoon, gezond, goedkoop en neemt weinig ruimte in beslag. d) Wij delen uw zorg over het plastic afval. Als eerste is het wenselijk dat zwerfvuil sowieso niet in het water en op het land komt. De gemeente Utrecht pakt daarom preventie van zwerfvuil aan middels het programma Utrecht Schone Stad. De gemeente Utrecht zet in op preventie van zwerfafval door mensen bewust te maken van de kwalijke effecten die (plastic) zwerfafval heeft. Ook maken we dagelijks de stad schoon, om ervoor te zorgen dat er zo min mogelijk afval in de natuur terechtkomt. Ook vist de gemeente regelmatig zwerfafval uit het water. Tot slot zijn we een verdergaande aanpak sterk afhankelijk zijn van het beleid van de landelijke overheid. e) U pleit voor meer openbare op- en afstaplocaties (afmeerlocaties) en het afschaffen van het afmeerverbod. In Utrecht zijn er 8 openbare op- en afstaplocaties voor passagiers (zie tabel 1 in de Visie). Op verschillende plaatsen rond de stad kan veilig op en afgestapt worden. We zien dat de Oosterkade heel populair is geworden en andere op- en afstaplocaties haast niet worden benut. Daarom treft de gemeente maatregelen zodat op- en afstaplocaties zoals Hoog Catharijne (Stadskamer) en Catharijnesingel meer gebruikt worden (verbetermogelijkheid 7.1). Voor de Oudegracht geldt een afmeerverbod omdat het hier smal en in de zomer vaak druk is. Het afschaffen van dit afmeerverbod is niet wenselijk omdat we dan een veilige en vlotte doorvaart van vaartuigen belemmeren. De gemeente wil wel vier exclusieve op- en afstaplocaties voor passagiers langs de

		extreem schadelijk is: microplastics (uiteengevallen plasticzooi) tot op duizenden kilometers van de bewoonde wereld en overal in de grond, dieren, in ons voedsel en in ons lijf. Waarom wordt deze vorm van (zelf)vergiftiging gedoogd en doen politie en andere handhavers niets tegen deze vervuiling?? Komt daar verandering in? e) - Alle afmeerverboden in de binnenstad, ik zie dat in de huidige vorm als ongewenst omdat schrijver dezes in zijn Utrechtse studententijd (jaren 1990), toen nog overal mocht worden afgemeerd behalve op enkele smalle en gevaarlijke plekken als rondom de Stadhuisbrug en de Twijnstraat, bijna dagelijks naar college en naar nadere bestemmingen roeide en aldus een portie lichaamsbeweging in zijn leven inbouwde. In een tijd waarin bewegingsarmoede een groot volksgezondheidsprobleem vormt en het duizenden zorguren aan vermijdbare ziektes kost en miljoenen of zelfs miljarden euro's aan volstrekt overbodige ziektekosten veroorzaakt (die mede door verstandige mensen moeten worden opgebracht omdat de premies niet gedragsafhankelijk zijn!!) zou de gemeente juist woon-werk/woon-college/woon-les/woon-winkelverkeer per roeivaartuig moeten bevorderen door bij winkelcentra en scholen/universiteiten legale afmeerplekken te creëren, net als ze aan de wal WEL doet voor fietsen!!! - Over hat algemeen, de nadruk op (gemonetiseerde, dus gepaard gaande met overdracht van munten en bankpapier) en passieve water"recreatie" (die dus eigenlijk decreatie zou moeten heten want passief en vaak gepaard met veel alcoholgebruik) en minder plek voor actieve en geheel of bijna gratis vormen van vrijetijdsbesteding op het water. Tot voor kort kon men nog zeggen dat die "recreatie" en dat toerisme wenselijk waren vanwege het behoud van werkgelegenheid maar nu er overal personeelstekorten zijn kun je je serieus afvragen of de mensen die in die pretsectoren werken niet beter essentieel werk in de zorg of energietransitie kunnen gaan doen. Natuurlijk moeten mensen ook kunnen ontspannen maar dan liever kleinschalig, informeel, niet extreem gemonetiseerd en milieuvriendelijk. En zonder een zware wissel te trekken op personeel, geldmiddelen en hulpbronnen die elders veel harder nodig zijn!!!!!!! Hopelijk leidt dit betoog tot enige herziening van deze Visie met de boeg gericht op een watergebruik dat goed is voor stad, mens, dier, plant, milieu en klimaat en dat zuinig omgaat met (zeker sinds 24 februari van dit jaar 2022) steeds schaarser wordende menselijke en materiele hulpmiddelen!! En "de goeden moeten onder de kwaden lijden" mag NOOIT en te NIMMER een principe van overheidsbeleid zijn. Helaas is dat niet alleen onder Poetin en andere soortgelijke figuren maar ook in Nederland te vaak zo: of alles gedogen waardoor bewuste burgers overlast of erger ondervinden waar niet tegen wordt opgetreden of alles verbieden en op DDR-achtige wijze handhaven zonder onderscheid te maken tussen foute intenties en daadwerkelijke last voor anderen enerzijds en onschadelijk gedrag van gewone en verstandige mensen anderzijds.	Oudegracht openbaar maken voor alle vaarondernemers die een vergunning hebben (verbetermogelijkheid 7.5).

10	Onbekend	hierbij wil ik graag reageren op de Visie stadswater zoals die gepubliceerd is op de site van de gemeente Utrecht. p6 - is er een reden waarom het water om het Provinciekantoor inclusief de kano-overtilplaats bij de Archimedesweg niet is meegenomen in dit voorstel? p13 - hier staat bij de Minstroom dat die "spierkrachtgedreven" is, daar is momenteel geen duidelijkheid over aangezien er behoorlijk wat fluisterboten en motorboten van bewoners (ook van de Zilveren Schaats af) doorheen gaan, blijft dat toegestaan? Zo nee, hoe vaak gaat hierop gehandhaafd worden? p79 - Minstroom - Ligplaatsen pleziervaart - nee -> betekent dit dat alle boten die op de Minstroom liggen weggehaald worden? Hoe vaak gaat dit gehandhaafd worden? Een korte blik op een AirBnB achtige bootverhuur, zoals Barqo https://barqo.co/zoeken/europa/nederland/utrecht/utrecht - laat zien dat er behoorlijk wat particulieren hun boot verhuren (ik tel er zo snel al 7 aan de Zilveren Schaats). Zeker met het oog op de toekomst snap ik niet dat er nul aandacht aan dit fenomeen wordt besteed. Net als AirBnB de binnensteden overneemt zal hierop ook gehandhaafd moeten worden aangezien dit feitelijk illegale verhuur betreft. Hoe verwacht u hiertegen op te treden?	p6 - ja, de Visie beperkt zich 16 vaarroutes in de stad zoals in figuur 1 staat. Het water bij Provinciekantoor valt daar in principe buiten. Men kan daar wel met een kleine boot komen via de Biltse Grift. Op de themakaart Recreatie en watersport (figuur 8) staan 5 kansrijke nieuwe overdraagplekken voor kano die kunnen worden verbeterd. De overdraagplaats bij het provinciekantoor staat er niet bij omdat deze goed functioneert. p13 - bij begin en eind Minstroom staat een verkeersbord "motorvaart verboden". Dit is een bord met rode rand en een scheepsschroef met een streep erdoor heen. Dit betekent dat motorvaar niet is toegestaan. Toezicht op motorvaart voor Minstroom is onderdeel van het handhavingsprogramma (paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 11.3). p79 - Ligplaats op Minstroom mag niet zoals ook in bijlage 1 van de Visie staat. Verder wil de gemeente dat plezierboten die aan achtertuinen liggen ook meebetalen voor het gebruik van het vaarwater (paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.6). Om dit voor elkaar te krijgen gaat de gemeente als eerst controleren welke boten in het vaarwater rond de binnenstad liggen die geen ligplaatsvergunning hebben. Vervolgens zal de eigenaar van de boot van de gemeente een brief ontvangen. Eigenaren zullen een keuze moeten maken of ze een vergunning willen hebben of hun boot uit het water halen. Boten die zonder vergunning de hele tijd in het water liggen zullen dus worden weggehaald. Verhuren zonder vergunning mag niet. Dit is onderdeel van het handhavingsprogramma.

11	Bewoner en kanoër	Ik ben in het begin van het participatietraject betrokken geweest, maar om agenda-redenen niet tijdens de werksessies die later volgden. Ik vind het dan ook jammer dat ik mijn vraag niet terugzie: wat er gedaan kan worden om de oude en de nieuwe stad beter met elkaar te verbinden. Op dit moment is de route van De Meern naar Utrecht een enorme lus via Woerden, Linschoten, IJsselstein, Nieuwegein en Transwijk, alleen omdat via de Leidsche Rijn het Amsterdam-Rijnkanaal niet overgestoken kan en mag worden. Dit maakt het voor oudestadsbewoners in praktijk onmogelijk om in één dag een uitje te maken naar de nieuwe stad en voor nieuwestadsbewoners om het centrum te bezoeken. Ik ben me bewust van de gevaren van het ARK en de commerciële belangen van het intensieve goederenverkeer, en ik weet dat het sluisje bij Den Hommel buiten dienst en in lichte staat van verval is. Maar nergens heb ik gehoord waarom dit zo moet blijven en of er een reële belangenafweging heeft plaatsgevonden waarin ook de spreiding van recreatievaart en de omzetverhoging van ondernemers aan het water meegewogen hebben. Kijkend naar de themakaart 'varen' in de Visie springt de knip in de Leidsche Rijn er direct uit als een plek waar een kans niet gepakt wordt. Graag zie ik dat er een lobby opgezet wordt bij Rijkswaterstaat om ook de belangen van de stad Utrecht, die inmiddels aan beide zijden van het kanaal ligt, in beschouwing te nemen. Al zou er maar 2x per uur een minuut de tijd zijn om een sluislading kano's en andere kleine bootjes te laten oversteken, dan zou dat al enorme winst betekenen. Zoiets moet toch te regelen zijn met een beetje inspanning van de verkeerspost en/of sluiswachter. En als RWS de kosten van herstel en bediening van het sluisje niet wil dragen, moet Utrecht het wellicht overnemen. En als het onverhoopt allemaal echt niet mogelijk blijkt, zou het op zijn minst fijn zijn om in de stadsvisie (of een bijlage daarvan) gedocumenteerd te zien wat het onoverkomelijke bezwaar nu precies is.	Helaas zijn de oude vaarwegen, zoals de Leidsche Rijn maar ook de Vleutense Wetering, die de gebieden rond Vleuten, de Meern en Woerden met de oude stad verbonden in de loop van de vorige eeuw gedempt of afgesloten. Ook het Amsterdams Rijnkanaal (ARK) heeft een enorme transitie gehad van Vleutense Vaart naar Merwedekanaal. Deze vaarwegen en sluizen herstellen brengt enorme kosten met zich mee en is om die reden niet opgenomen in de Visie. Verder blijft het ARK een onwenselijke en gevaarlijke oversteek voor kleine vaartuigen zoals kanos en SUPs. Het is niet realistisch om de grote scheepvaart te laten stoppen om tweemaal per uur kanos en SUPs over te laten steken. Het westelijke deel van de Leidsche Rijn heeft geen vaarverbinding met de wijk Leidsche Rijn. Er zijn hier verschillende waterniveau. Dit vraagt om grote waterbouwkundige aanpassingen. Dit is ook niet technisch uitvoerbaar en om die reden niet opgenomen in de Visie. Het oostelijke deel van de Ledische Rijn tussen ARK en Merwedekanaal is zeer smal wegens de vele woonarken.
12	Onbekend	Grachten worden veel te veel vervuild met dikke pretjachten die hier helemaal niet thuis horen!! Ongemotoriseerd gebruik toestaan, suppen, kanoën en waterfietsen, en gemotoriseerd alleen rondvaartboten toestaan. Utrecht wordt sowieso te groot, dat moet stoppen: houd Utrecht gewoon zoals het was, dorps met stads karakter en niet allemaal irritante import van buiten, zoals Amsterdamse yuppen, bah! Eigen Utrechters worden gewoon weggejaagd 😡	De gemeente wil dat iedereen van het Utrechtse water kan genieten. De stad afsluiten voor motorvaart van buiten de stad geeft veel recreatievaart op het Amsterdams Rijnkanaal (ARK) en is niet wenselijk. Verder is de discussie of Utrecht wil of niet moet groeien geen onderwerp van deze Visie maar van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Voor de Visie stadswater is de verwachte groei van de stad dus een gegeven. De inschatting van gemeente is dat we op het 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 kan de gemeente de effecten van

			verbetermogelijkheden meten, nieuwe knelpunten in beeld krijgen en, indien nodig, bijsturen.
13	Bewoner	Ik heb met belangstelling kennis genomen van de Visie stadswater. Ik vind het een goed doordachte Visie op het omgaan met ons Utrechtse vaarwater. Er wordt gesproken over vervoer over het water. Dat is stil en schoon. Echter het ingezamelde afval van horeca en bedrijven langs de grachten, alsmede het “opgeviste” vuil uit het vaarwater wordt niet verder afgevoerd over het water, maar in luidruchtige diesel vrachtwagens door de wijk hoograven. Het zou mooi zijn om ook dit vervoer van afval na overslag per boot verder te transporteren.	Het is een goed idee om te onderzoeken of het opgeviste vuil uit het vaarwater ook verder afgevoerd kan worden per boot ipv vrachtwagen. Het zal veel overslag en transport over de weg schelen. We zullen verder onderzoeken wat de mogelijkheden daarin zijn.

14	Bewoner	Hartelijk dank voor de toezending van de nota Visie stadswater, een onderwerp waarbij ik mij betrokken voel, vooral als gelukkige bewoner van een huis aan de Weerdsingel Oostzijde, met mooi uitzicht op het water en de bomen aan weerszijde daarvan. Het is altijd boeiend om te zien op wat voor manieren de mensen van het water genieten: wandelend, joggend, fietsend, suppend, kanoënd, roeiend en zittend in een motorboot. Hier komen een paar opmerkingen bij uw nota: a- Terecht besteedt u aandacht aan het beperking van geluidsoverlast, maar daar hebben we eigenlijk weinig last van, behalve op feestdagen zoals Koningsdag. b- De vaarvoertuigen hebben allemaal hun eigen mogelijkheden en beperkingen. Dat maakt het schouwspel zo levendig. Maar veel deelnemers zijn beginners, ze weten niet hoe ze hun bootje, bv de kano moeten besturen, laat staan dat ze begrijpen wat ze van andere boten kunnen verwachten. Zeker als de drukte verder toeneemt, is het een idee om de gevolgen van botsingen minder ernstig te maken door te stimuleren dat alle soorten boten een (lage) ongeveer even hard (of liever: langzaam) varen. c - wandelaars en joggers maken gebruik van onverharde paadjes die tussen de weg en het water liggen. Het is er best druk en daardoor worden de paadjes vanzelf steeds breder, ten koste van het gras en de planten aan de wallekanten. Een oplossing is de paadjes smal te houden door een laag hekje aan beide kanten. Als de drukte nog meer toeneemt, kunnen de joggers dan niet beter op een deel van het fietspad lopen? d - dan het zwemmen. In uw nota pleit u voor meer plaatsen waar mensen dichtbij huis kunnen zwemmen. Dat heeft mijn hartelijke instemming en ik wil graag nog een argument toevoegen. Het is een bijzondere ervaring om een stad vanuit het water te bekijken. Zo kun je in Bazel door de hele binnenstad in de Rijn zwemmen (ook bv in Schaffhausen, in Bern in de Aare en in Wenen in de Donau-armen). Dat is een belangrijke toeristische attractie. Gevaarlijke situaties worden daar vermeden door afbakeningen en strenge regels, maar ook doordat veel zwemmers hun kleren meenemen in een felgekleurde waterdichte tas die als boei fungeert, zodat ze beter zichtbaar zijn. Er is nog een ander voordeel van stadzwemmen: wie gewend is dat in het stadswater gezwommen wordt, zal er geen troep in gooien. Dus naarmate er meer mensen in zwemmen, zal het water steeds schoner worden. Daarom ondersteun ik uw voornemen om actief verder te zoeken naar andere zwemplaatsen in de stad dan de Muntsluis en de Veilinghaven (de Kromme Rijn bij Amelisweerd en de Ruigenhoekse polder zijn ook de moeite waard maar liggen toch echt buiten de stad). Natuurlijk is het water bij veel kandidaten vaak smal en/of druk bevaren. En natuurlijk moet u ook rekening houden met belangen van anderen. Maar vergelijk het met onze "fietsstraten waar de auto te gast is": de toestand daar is voor fietsers nog lang niet ideaal, maar er zijn onmiskenbaar vorderingen gemaakt. Wederzijdse aanpassing is een langdurig proces. e - ten slotte nog een adhesiebetuiging bij uw voornemen om de toegestane zwemplekken royaal te voorzien van trappetjes en steigers.	Hieronder kort antwoord op uw punten: a. Goed om te lezen dat geluidsoverlast bij Weerdsingel meevalt (alleen Koningsdag). Op andere locaties in de stad wordt dit door bewoners ook anders ervaren. b. We delen uw mening dat onervaren bestuurders van boten het grootste gevaar op het water zijn. Daarom stellen we ook verbeteringen voor rond voorlichting en communicatie met als doel om goed en veilig vaargedrag te bevorderen (zie paragraaf 3.4, verbetermogelijkheden 10.1 t/m 10.3). Maximale vaarsnelheid van 4,5 km/u is verplicht (zie paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 10.4). Het handhaven van deze maximum snelheid zal onderdeel worden van het handhavingsprogramma (paragraaf 3.4, verbetermogelijhed 11.3). c. De gemeente is een project gestart waarbij we de Weerdsingel fiets- en wandelvriendelijker willen maken. Hierbij wordt ook een wandelpad aangelegd waar joggers gebruik van kunnen maken. Zie voor meer info deze site: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/weerdsingel-oostzijde-fiets-en-wandelvriendelijk-maken/ d. & e. Wij danken u voor uw positieve ondersteuning van ons voorgenomen beleid. m.b.t. het verbeteren t.a.v. de mogelijkheden om in de stad in het open water te zwemmen.

15	Bewoner	In de DUIC las ik dat jullie bezig zijn met een Visie omtrent het stadswater. Wij zijn zeer blij met de uitbreiding van de gracht aan de Catharijnesingel. Erg mooi gedaan. Zelf gebuiken we de ruimte bij het stadswater zeer regelmatig om te wandelen maar ook te varen met onze elektrische sloep. Wat vooral in de zomer maanden opvalt is de soms hectische tafarelen op de oudegracht. Waar boten elkaar tegemoet komen en het lastig hebben om te manovreren bij de Tolsteegbarriere en zeker ook bij de stadshuisbrug. Is het geen idee om van de oudengracht eenrichtingsverkeer te maken? Dit voorkomt een hoop gedoe zo nu en dan. Succes met de plannen!	Fijn om te lezen dat u ook blij bent met de opening van de Catharijnesingel en dat u graag vaart met uw elektrische sloep. Eenrichtingsverkeer in de Oudegracht van Noord naar Zuid is inderdaad één van de beheersmaatregelen en opgenomen in de Visie stadswater (paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 12.2). We passen de Visie aan wat de betreft de periode. Eenrichtingsverkeer geldt alleen van juni t/m augustus en niet meer het hele jaar. Ook wil de gemeente nog wachten met het invoeren van eenrichtingsverkeer. We hebben berekend dat er een knelpunt onstaat bij de Stadshuisbrug bij een toename van 50% meer boten op een drukke zomerdag. Ten westen van de Stadhuisbrug ligt het rak, dus tot en met de de volgende brug, als eerste helemaal vol met wachtende boten. Een veilige en vlotte doorvaart komt dan in het geding. De gemeente wil het eenrichtingsverkeer kunnen invoeren als we dit punt bereikt hebben. We verwachten dat we de komende jaren dit punt nog niet bereiken.
16	Bewoner Rivierenbuurt	Als bewoner van Rivierenwijk, een van de meest versteende wijken van de stad, zou ik het erg leuk vinden als er een wandelroute direct langs het water zou komen. In een eerdere inspraakavond voor de vernieuwing van de Jutphaseweg, was dat een van de meest genoemde wensen. Bij de laatste plannen lijkt het erop dat daar weinig mee is gedaan helaas: het wandelpad loopt nog altijd langs de straat (tussen de bomen langs de weg en de huizen), en niet langs het water (tussen de bomen en het water dus). Is het mogelijk dat hier nogmaals naar gekeken wordt? De bomen staan dusdanig ver van het water dat dit geen probleem zal zijn voor de boomwortels: langs de Weerdsingel Westzijde staan de bomen dichter bij het wandelpad. Qua budget zal dit ook goed te doen zijn. Helemaal als je bedenkt dat er eigenlijk nauwelijks groene wandelroutes zijn in en rondom Rivierenwijk. Ik hoop van harte dat dit nog kan!	Vanuit het project Jutfaseweg is uw vraag uitgebreid geïnventariseerd en is er met meerdere gespecialiseerde collega’s gekeken naar de mogelijkheden. Hieruit is gebleken dat het aanbrengen van een pad direct langs het water niet mogelijk is door de bestaande boomwortels en een steile oever. Om een toegankelijk pad te realiseren zouden veel boomwortels worden vernield, waardoor nu gezonde bomen in vitaliteit een terugval krijgen of zelfs gaan afsterven. Het project Jutfaseweg heeft de ambitie om de bestaande groeiplaats van de bomen te verbeteren, daarom is het jaagpad aan de straatzijde van de bomen ontworpen.

17		Ik vind de overlast beperkingen en daarbij behorende venstertijden erg logisch. Echter vind ik het ook niet meer dan normaal dat mensen via een klein boxje muziek op hebben staan overdag op de boten of andere vaartuigen. Zeker bij kleine fluisterbootjes waar mensen vaak met een hapje en drankje van Utrecht en van de zon genieten in de zomer is het niet raar dat hierbij muziek wordt opgezet. Tegen het invoeren van een verbod voor versterkt geluid in heel Utrecht wil ik dan ook bezwaar maken. Ik en veel van mijn vrienden en kennissen in de stad zien dan ook graag dat hierop de Visie word aangepast. Bijvoorbeeld door een achtergrond muziek of tot een bepaald decibel toe te staan tussen bepaalde venster tijden. Dezelfde tijden kunnen gehanteerd worden als het vaarverbod of versterkt geluid toestaan vanaf 11.00 tof 23.00 in zomer maanden. Zo voorkomen we dat de meerderheid van de stad zich moet aanpassen wanneer zij gebruik maken van gezamenlijke voorzieningen (stadswater) aan een kleine groep mensen die ervoor gekozen heeft langs het water te wonen en dus ook bij koop of huur van een woning aan het water weet dat er overdag bootjes langs kunnen komen met een boxje tijdens warme zonnige dagen. Eventuele venstertijden voor versterkt geluid via een klein boxje toch voor minder overlast voor bewoners. Maar word er wel duidelijk gemaakt dat een bepaald gedrag en bij behorend overlast hoort bij de gekozen woonlocatie van een minderheidsgroep (bewoners van de binnenstad). Elke wijk/gebied in Utrecht heeft zo zijn voor en nadelen. Langs het water vooral in de binnenstad is een nadeel dat er geluidsoverlast van gebruik kan zijn want openbaar water is. Mocht dit een te groot nadeel zijn, zijn er mooie stukken water om aan te wonen in Utrecht vooral buiten het centrum waar deze overlast niet is of veel minder. Kortom er zijn dus alternatieven. Ik vind dus niet dat de meerderheid zich moet schikken naar een minderheid maar wel rekening moet houden met. Dus verzoek ik de Visie op dit punt aan te passen door een van mijn suggesties toe te voegen.	In paragraaf 3.4 onder verbetermogelijkheid 11.4 hebben we een verbod op versterkte muziek vanaf vaartuigen opgenomen. 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. Uw suggestie over Db regulering in plaats van verbod op versterkte muziek is niet uitvoerbaar voor toezichthouders van gemeente. In de uitwerking van regel zullen we soepel blijven omgaan met muziek op een klein boxje. Tot slot willen we deze regel voor alle stadswateren en niet alleen voor de binnenstad laten gelden. 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.

18	Bewoners Oudegracht	Als eerste onze waardering dat er goed wordt nagedacht over het gebruik van het stadswater. Wij genieten als bewoners aan de Oudegracht ieder dag van de unieke locatie en het is fijn om te zien dat veel Utrechters hier ook van genieten. Wij zien ook dat het veel drukker wordt, met gevaarlijk situaties en geluidsoverlast tot gevolg. Enkele suggesties om de Visie stadswater op aan te passen: a) Blz 18: wandelroutes langs het water. Langs de Oudegracht is het best lastig wandelen. Autos staan geparkeerd langs de Oudegracht, fietsen op de stoepen voor de huizen. En op straat rijden auto's, fietsen en scooters. Oorspronkelijk was de strook langs de railing aan de kant van de Oudegracht bedoeld als stoep. Helaas staan daar nu auto's op geparkeerd: lastig lopen en dat geeft meer verkeer (los nog van schade aan de werfkelders doordat auto's bij het parkeren steeds de stoeprand op moeten rijden). De gemeente heeft plannen om het aantal parkeerplaatsen aan de Oudegracht terug te dringen, wat meteen ook als resultaat minder verkeer over de Oudegracht zal hebben. Op blz 45 paragraaf 2.1 staat de ambitie voor het aanleggen van wandelpaden, langs de Oudegracht hoeven alleen de geparkeerde auto's van het aangelegde wandelpad afgehaald te worden. Verzoek om op te nemen in de Visie stadswater: De parkeerplaatsen langs de Oudegracht worden versneld opgeheven, zodat de stoep beschikbaar komt voor voetgangers. b) Blz 20. 2.2 Huidige regels. Hele goede vaarregels! Helaas kennen weinig gebruikers deze. Zelfs ondernemers die boten verhuren. Wat suggesties bij de verschillende regels: Ik veroorzaak geen geluidsoverlast. Steeds meer boten varen met versterkte muziek rond. We zien zelfs huurboten waar standaard een stevige muziekinstallatie op staat. In Amsterdam is de regel: geen muziek en schreeuw niet. In paragraaf 11.4 wordt hiernaar verwezen wat betreft de muziek, goed plan. Waarom ook niet het deel "schreeuw niet" overnemen? En uiteraard zorgen dat boten die verhuurd worden geen muziekinstallatie aan boord hebben. Ik bestuur de boot alcoholvrij. Er staat niets over het drinken van alcohol door de passagiers. We zien groepen op boten stevig zuipen met als gevolg veel geluidsoverlast. In de hele binnenstad mag geen alcohol op straat gedronken worden. Maar wel op het water? En natuurlijk wordt er wel gewoon op straat gedronken en ook op het water, moet ook kunnen indien met mate. Maar wel goed om als het uit de hand loopt, in te kunnen grijpen. Wildplassen en zelfs wildpoepen is aan de orde van de dag. Informeren waar openbare toiletten zijn langs de vaarroute waar boten mogen aanmeren helpt wellicht. Wat ons betreft aan de Visie stadswater toevoegen: Op de voorlichting op borden (paragraaf 10.4) naast de vaarsnelheid ook de vaarregels vermelden. Informatie delen waar openbare toiletten te vinden zijn bij aanmeer plekken. Zorgen dat verhuurders geen muziekinstallatie op de boot hebben, geen biertap en op andere manier alcohol consumpties in grote mate aanbieden Aan de vaarregels op blz 20 toevoegen: Ik veroorzaak geen geluidsoverlast; d.w.z. geen muziek en schreeuw niet. Geen alcohol drinken op het water (vergelijkbaar met de regels op straat). c) De Canal pride is als groot evenement genoemd. Harstikke leuk en gezellig, toch wat waarnemingen: Op de boten staan muziekinstallaties gigantisch hard aan, is daar iets over	Dank voor uw reactie en goede ideeen: a) In het Actieplan Voetgangers werkt de gemeente aan een nieuw voetgangersnetwerk. Uw suggesties zullen we meegeven aan onze collega's die hieraan werken. b) Vaar en andere regels gaan we duidelijker communiceren met voorlichtingscampagne en handhavingsprogramma. Uw suggesties nemen we mee in de uitwerking van de de Visie. c) In de Visie staat dat er een verbod komt op versterkte muziek vanaf vaartuigen (paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 11.4). 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.

		maximale geluidssterkte over af te spreken? Deze muziekinstallaties, verlichting, rookmachines, koelkasten ect vragen stroom. De dieselaggregaten op de boten om hiervoor de elektriciteit op te wekken draaiden op volle toeren. Vanaf 2025 moeten de boten elektrische motoren hebben, logisch om ook de dieselaggregaten te verbieden. De boten bliezen massaal eco confetti de lucht in. We hebben zelf na een paar weken maar de werf aangeveegd, wat een troep. Na maanden vinden we nog steeds deze eco confetti.	

19	Bewoner en zwemmer	Hartelijk dank voor de gedegen waternota die ik van u mocht ontvangen. Het is een prachtig werk geworden dat ik met veel plezier heb gelezen. Ik hoop van ganser harte dat veel van de suggesties opgevolgd zullen worden. Ik heb nog wel wat zaken die ik extra aandacht wil geven. **Zwemmen** Als fervente zwemmer in open water juich ik het enorm toe dat u op zoek bent naar zwemwater in de stad Utrecht. Ook vanuit milieuperspectief is dat belangrijk omdat mensen dan minder snel met de auto naar elders zullen reizen. Ik verzoek u nog eens naar het volgende te kijken. Zoeken naar plekken in de stad waar men kan zwemmen: *Munt, veilinghaven, kromme Rijn, singels, oude en nieuwe sluizen*. Natuurlijk moet het veilig voor zwemmers zijn in termen van waterkwaliteit en bodem (geen oude fietsen). Op punten waar het water breed is, zou een deel afgebakend kunnen worden voor zwemmers zodat boot- en zwemverkeer elkaar niet in de weg zitten. Een voorbeeld zou genomen kunnen worden van Bern, Basel, Wenen (Alter Donau-arm), Zürich en de steden en dorpen aan de kust van Kroatië. Men zou aan zwemmers de eis kunnen stellen een kleurige ballon bij zich te houden, zodat ze zichtbaar zijn. Last but not least, zou het met name voor oudere zwemmers zoals ik (73) erg prettig zijn wanneer er trapjes komen waarmee je makkelijk het water in en uitkomt. Kijk ook eens bij de plaatsen zonet genoemd. **Boten** Als bewoner van de Weerdsingel OZ kijk ik in de zomer met veel genoegen naar de bootjes, kano's, suppers, waterfietsers enz. die met veel plezier door onze mooie singel varen. Hoewel vele bestuurders niet echt geoefend zijn, heb ik maar zelden een waterongeluk gezien. Toch zou ik willen adviseren dat vaartuigen op de singel een snelheidslimiet krijgen. Van geluid heb ik zelden last, maar in het licht van wat in Amsterdam gebeurt is een geluidslimiet stellen misschien ook niet zo gek. **Uitzicht op het water** Het uitzicht op het water van de singels is prachtig, maar helaas kunnen alleen bewoners daar vanuit een stoel van profiteren. Zet daar toch een aantal bankjes en picknicktafels zodat ook anderen ervan kunnen genieten. Kijk eens in Krakau in Polen, hoe dat daar iu geeffectueerd. Mocht u meer informatie van mij willen hebben, dan ben ik daartoe altijd bereid.	**Zwemmen** Wij ondersteunen uw standpunt t.a.v. het zwemmen. Wij zien ook mogelijkheden om bij brede vaarwegen delen van het water te markeren zodat er ook veilig gezwommen kan worden. En uw suggestie om meer aandacht te geven aan de zichtbaarheid met kleurige drijvende boeien nemen we van harte over, evenals de wens meer trapjes toe te voegen. **Boten** Gelukkig dat er tot nu toe nog geen ongelukken zijn gebeurd. Zwemmen in de stadsbuitengrachten zoals bij de Weerdsingel is gevaarlijk. Daarom stellen we in de Visie stadswater een zwemverbod Vecht, Oudegracht, stadsbuitengrachten, Vaartsche Rijn en Merwedekanaal (paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.3). Om overlast te verminderen wordt een verbod op versterkte muziek vanaf vaartuigen voorgesteld (paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 11.4). Daarnaast geldt al de snelheidslimiet voor vaartuigen van 4,5 km per uur (alleen op de Vecht 6 km/uur).

20	Supondernemers	Bedankt voor het toesturen van de notulen van afgelopen 14 november. Heel goed om hierbij aanwezig te zijn geweest. Hoewel de meeste punten niet direct invloed hebben op onze onderneming, willen we nog een aanvulling als reactie geven op onderstaande punten die ons wel het meest van toepassing zijn. a) - Betalen commercieel gebruik. Hoe ziet dat eruit? Komt er een andere categorie voor objecten die je uit het water kan trekken? Ondernemers met kano's en SUPs die niet in het water liggen betalen geen havengeld. We willen dat ook deze ondernemers gaan bijdragen aan de kosten die de gemeente maakt. Dit moet een redelijke bijdrage zijn. Opmerking: We (SUP-ondernemer) maken bijna geen gebruik van de voorzieningen. Je wilt er dan wel wat voor terug (bv. toiletvoorzieningen en handhaving). Suggestie: Mobiele toiletten in seizoen. Wethouder Schilderman: Is dat een goede oplossing? > Seizoensgebonden oplossingen zouden grootste probleem kunnen weghalen verwachten een aantal ondernemers. b) Opmerking: Naast onze reguliere fulltimebaan hebben wij een SUP-onderneming. Uiteraard levert dit ons ook geld op, waardoor we begrijpen dat er eventueel een redelijke commissie komt. Wij organiseren ook tweewekelijks een SUP clean-up, waarbij we het water van Utrecht schoonmaken met een club mensen. Wij vragen een kleine bijdrage van de deelnemers hiervoor om de kosten eruit te halen, waarvan de helft naar Stichting SUP clean-up gaat. Suggestie: Dat duurzame en goede doelen acties/events, welke bijdrage en het schoonmaken van de stad Utrecht worden vrijgesteld van commissie. Vraag: Verder vragen we ons af hoe deze commissie wordt berekend. Er is een aanzienlijk verschil tussen de grote van de ondernemingen, sommige zijn vrijwel alleen in het weekend actief gericht op groepen en andere zijn meer particulier ingesteld en dagelijks actief. c) - Eenrichtingsverkeer Oudegracht. Wanneer wordt het ingevoerd en wat zijn andere opties? Singels blijft tweerichtingsverkeer. En er blijven uitzonderingen voor hoge schepen en bevoorradingsschepen (zoals de ecoboot, bierboot en werkschepen). Suggestie: Het hoeft niet het hele jaar door te gelden. Bijvoorbeeld alleen in het vaarseizoen of de periode dat het echt druk is. Vraag: Hoe nodig is het? En hoe druk is het daadwerkelijk, kloppen de tellingen? Wethouder Schilderman: We willen dat het toekomstbestendig is. Opmerking: Het is op basis van een heel klein stukje waar er overlast is. Het is niet duurzaam. Kan voorlichting hier niets in betekenen? Opmerking: voor de SUP- /kanovaarders onder Utrecht is het niet toegestaan om aan te meren aan de Oudegracht. Daarnaast zijn er verder weinig lage op- en afstap- of aanmeer locaties aan de Singel om even uit te rusten/pauze te houden. Suggestie: maak de Singel aantrekkelijker om door te varen, meer lage op- en afstapplekken/aanmeerplekken, wc-voorzieningen. Zo wordt de Oudegracht logistiek minder druk. Succes met de verwerking en het uiteindelijke verslag, fijne dag gewenst!	a. Betalen commercieel gebruik (paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.7): het tarief voor verhuurbedrijven van kano's en SUPs zal in lijn zijn met de andere tarieven die worden gevraagd voor vergelijkbare vaartuigen die in Utrechts water een ligplaats hebben. Voor de waterfietsen bij de Stadshuisbrug geldt een tarief van € 35,71 per kwartaal volgens de de Havengeldverordening 2023. Voor kano's en SUPs wordt gedacht aan 50% van dit tarief omdat de kano's en SUPs aan eind van de dag naar binnen worden gehad en in een werfkelder of opslag worden gelegd. b. Meer faciliteiten is vaker genoemd en staat in de Visie bij het aanwijzen van nieuwe ligplaatsen voor verhuurboten en passagiersschepen (paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.4). Verder juicht de gemeente het schoonmaken van het Utrechtse water toe. Hier kan de gemeente geen vrijstelling van commissie voor geven of directe financiële ondersteuning, omdat dat subsidieverlening zou zijn. Initiatieven kunnen via samenschoon@utrecht.nl ondersteuning aanvragen van materialen, ophalen verzameld vuil etc. Mocht men iets anders willen dan we vanuit Utrecht Samen Schoon standaard faciliteren, dan kijken we wat we eventueel wel kunnen doen of men kan een aanvraag doen bij het Initiatievenfonds. c. De gemeente wil vasthouden aan het eenrichtingsverkeer maar wel anders dan tijdens de inspraak voorgesteld. We passen de Visie aan wat de betreft de periode. Eenrichtingsverkeer geldt alleen van juni t/m augustus en niet meer het hele jaar. Tijdens deze zomermaanden is het druk met boten op het water. Ook wil de gemeente wachten met het invoeren van het eenrichtingsverkeer. We hebben berekend dat er een knelpunt ontstaat bij de Stadshuisbrug bij een toename van 50% meer boten op een drukke zomerdag. Ten westen van de Stadhuisbrug ligt het rak, dus tot en met de volgende brug, als eerste helemaal vol met wachtende boten. Een veilige en vlotte doorvaart komt dan in het geding. De gemeente wil het eenrichtingsverkeer kunnen invoeren als we dit punt bereikt hebben. We verwachten dat we de komende jaren dit punt nog niet bereiken. De gemeente vind het niet wenselijk om éénrichtingsverkeer alleen op drukke dagen of tijdens bepaalde tijdsvensters in te voeren. Ook willen we geen uitzondering maken voor specifieke doelgroepen zoals verhuurbootjes en rondvaartboten. Meerdere uitzonderingen op de regel leidt tot onduidelijkheid waardoor kans groot is dat niemand zich aan het eenrichtingsverkeer houdt. Uw suggestie om meer sup/kano steigers langs de singels aan te

			leggen hebben we als ambitie opgenomen in de Visie en kunnen mogelijk inderdaad de Oudegracht ontlasten. Het gaat om 5 kansrijke locaties langs op de stadsbuitengrachten (zie pagraaf 3.2, verbetermogelijkheid 6.1).
21	Eneco	In de ***Visie stadswater*** van de gemeente Utrecht is op pagina 53 de Themakaart – Varen weergegeven. Hierop staan onder andere locaties voor *Kansrijke hubs voor overslag goederen naar water* en *Zoeklocaties laad- en losplek (stadshalte).* We denken dat de uitsnede van het kaartje niet klopt, want de locaties zijn ingetekend op het terrein van Eneco (Atoomweg 7-9 aan de Energiehaven). Op het terrein wordt elektriciteit en stadswarmte opgewekt. Derden hebben geen toegang tot het terrein en zullen dat gezien de functie ook niet krijgen. We vermoeden dat de stippen horen te staan op de locatie met de gele streep (Kernkade aan de Kernhaven). Ze moeten in ieder geval weg van het terrein van Eneco.	Bedankt voor uw reactie. Op pagina 53 staat op de themakaart de zoeklocatie laad- en losplek (stadshalte) aan de verkeerde zijde van de haven. Deze hoort inderdaad aan de tegenoverliggende kade te liggen. We passen de kaart hierop aan.

22	Vrienden van het Ringpark	Algemeen) Het RingPark Dichterswijk is een buurtinitiatief waar RingPark (Stichting Vrienden van het RingPark en de initiërende landschapsarchitecten) samen met de gemeente Utrecht aan werken. Het Ringpark Dichterswijk verbindt verschillende groengebieden in de Dichterswijk met elkaar. Het RingPark en haar doelstelling raakt aan de Visie Stadswater m.b.t. de oevers/kades van het Merwedekanaal, de Veilinghaven en de Kruisvaart. De doelstellingen van het RingPark en de Visie Stadswater ondersteunen elkaar, waarbij het RingPark ook gaat bijdragen aan de realisatie van de Visie Stadswater. Het RingPark wordt echter niet benoemd in de Visie, het lijkt verstandig om beide even op elkaar uit te lijnen. Vanuit de gemeente Utrecht is Mette Draisma de projectmanager van het RingPark. Het RingPark draagt graag bij aan het verbeteren van de Visie en een realisatie van de Visie. Het RingPark raakt aan de volgende stadswateren: Veilinghaven De Veilinghavenkade Zuid is onderdeel van het RingPark. Het ontwerp om de kade te vergroenen is al in de BInG besproken en zal binnenkort gerealiseerd worden. De Veilinghavenkade Noordoost is geen onderdeel van het RingPark. De gemeente heeft aanvullend budget gevonden om ook deze kade te vergroenen. Het RingPark ondersteunt dit met ontwerpen. Vanuit de ontwikkeling Veilingstraat 10 (Nicolette Deetman is daar de projectmanager van) trekken RingPark en gemeente ook samen op in een verkenning van de inrichting van het toekomstige 'Veilingplein', dit raakt mogelijk ook de Veilinghavenkade (veranderde trap). Kruisvaart De herinrichting van het pontparkje naast het Trimbos is ook onderdeel van het actieplan van het RingPark. Het doel is om het parkje beter aan te sluiten op de ring en bovendien ook voor natuurlijke oevers en een mogelijke in-/uitstapplek kano. De eerste ontwerpen zijn gemaakt, nadere afstemming met de omwonenden loopt nog. De realisatie van het Hefbrugpark is afgelopen jaar al afgerond, dit grenst ook aan de kruisvaart. De overkant van de Kruisvaart valt onder het project Kruisvaartkwartier. Het RingPark is betrokken bij de in te richten publieke groenvoorziening inclusief de oevers. De projectontwikkelaar zorgt voor de realisatie Merwedekanaal Ook dit is onderdeel van het actieplan van het RingPark. Hier is momenteel nog geen actieve ontwikkeling behalve het plaatsen van een markering (supercells) op de kop tussen kanaal en haven. De Plannen en Schetsen voor deze deelgebieden worden door het RingPark gemaakt in afstemming met de gemeente. Na goedkeuring door de BInG worden ze door de gemeente gerealiseerd. Naast deze algemene opmerkingen, ook nog een aantal opmerkingen op de tekst van de Visie: a) Blz. 6 (waterkaart)/blz 7 (1.4)/blz 79 (bijlage 1): Waarom wordt hier de Veilinghaven niet genoemd? Wie is de beheer/eigenaar van de Veilinghaven? In de rest van de tekst wordt dit wel apart benoemd. b) Blz. 15/Blz 29/Blz 31: Er zijn geen 3 maar 5 roeivereningen. Waarom wordt de Roeiploeg Utrecht en Barbarossa niet genoemd? Roeiploeg Utrecht roeit ook op de 3 stadswateren die aan het RingPark raken. c) Blz 18/Blz 19/Blz. 41/blz 45 (2.1)/blz 71 (bestaand groen langs het water): Het zou mooi zijn als het 'rondje Ringpark' ook in de tekst en figuur 4 en 7 wordt opgenomen als wandelroute/groen.	Algemeen). We zullen het initiatief RingPark van jullie en gemeente in de Visie noemen. a) + e) Op de kaart staan de 16 vaarroutes waaronder Merwedekanaal en de 3 officiele zwemlocaties. De Veilinghaven staat in verbinding met het Merwedekanaal. Deze staat niet apart op de waterkaart omdat de Veilinghaven in verbinding staat met het Merwedekanaal. Op de themakaarten komt De Veilinghaven als locatie wel terug. De Veilinghaven is in eigendom en beheer bij de gemeente en niet bij Rijkswaterstaat. Hier geldt momenteel dus geen zwemverbod. b) +d) We nemen beide roeiverenigingen (inclusief aantal leden) op. c) We nemen in de tekst en figuur 7 het rondje Ringpark op. e) Bij de verdere uitwerking van de Visie onderzoekt de gemeente of de mogelijke kanoplek bij Trimbos kansrijk is f) Goederenvervoer zet in op meer vervoer van goederen over het water. Daar zijn laad- en losplekken voor nodig. De Veilinghaven is mogelijk daar geschikt voor en staat op de kaart als zoeklocatie. We moeten kijken waar binnen dit gebied dat het beste kan o.a. voor (bouw)logistiek voor Beurskwartier. g) Een groenblauwe verbinding is vakjargon. Hiermee wordt een wandel- of fietspad langs het water bedoeld zoals ook in het RingPark staat.

		d) Blz 21: Roeiploeg Utrecht is gevestigd in de Veilinghaven. e) Blz. 46 (themakaart)/Blz 52/blz 74: Aan de kruisvaart heeft het RingPark bij het Trimbos ook een kano opstapplek in gedachte. Blz 49: Hoe zit dat met de Veilinghaven? Valt dat ook onder Rijkswaterstaat en geldt daarmee nu ook een zwemverbod? f) Blz 53 (themakaart)/blz 62: Er staat een laden/lossen mogelijkheid in getekend aan de Veilinghavenkade. Wat houdt dat in en hoe verhoudt zich dat tot de plannen voor de vergroening van de beide kades? g) Blz 73: wat is een groen-blauw verbinding? Hoe kan het RingPark daar bij de Merwedekanaal aan bijdragen?	

23	Unitmanager Tussenvoorziening	Ik zou graag vanuit mijn rol als unitmanager van de opvanglocatie NoiZ willen reageren op het Visie document Visiestadwater. Zoals wellicht bekend vangen wij clienten op die dakloos en merendeel kampt ook met een alcohol en of drugsverslaving. In samenwerking met de buurt hebben wij een beheerplan opgesteld waarin wij afspraken hebben gemaakt om binnen een straal van 500 meter geen overlast en of alcohol te nuttigen. In de mooie zomers zien we dat de toestroom van publiek groot is bij de sluisjes en in de omgeving van de Keulsekade. Het is zichtbaar dat er alcohol wordt gedronken door de recreanten. U zult kunnen begrijpen dat dit een aanzuigende werking heeft op onze clienten. Wij zullen steeds uitleggen dat we ons houden aan onze afspraken in het beheerplan maar het voelt niet goed als dit terrein straks gebruikt wordt om vrij en lang te drinken. Ik wil u vragen of u na wilt denken wat voor beeld je wilt uitstralen naar de buurt en de kwetsbare mensen die worden opgevangen en hard werken aan hun herstel.	Wij begrijpen uw zorgen en herkennen het dilemma. Het voornemen om te onderzoeken of de Muntsluis een officiele zwemlocatie kan worden richt zich in de eerste plaats op het sluiseiland. We verkennen of de oevers aan de Keulsekade en Kanaalweg hier ook onder moeten vallen. Hierbij zullen we ook rekening houden met de gevolgen voor de omgeving en daarmee ook met uw opvanglocatie. Zie verder ons uitgebreide antwoord bij inspraakreactie 25.
24	Bewoner	Mijn naam is ... en ik woon langs de Vaartscherijn met een tuin aan dit oude kanaal. In de zomer ligt onze sloep (6 mtr) aangemeerd bij de achtertuin. Van november tot eind april ligt de sloep op de kant bij een watersportvereniging. Wij bezitten een ligplaatsvergunning voor een boot met brandstof motor. Een sloep ombouwen tot een E-sloep kost zo leerde ons diverse offertes € 11.000-12.000. Dit is erg veel geld. De sloep werd 14 jaar geleden nieuw aangeschaft voor € 24.000. Een financiële betere oplossing is een hybride motor. Bij de bestaande dieselmotor, die overigens op HVO 100 (schone diesel) loopt, kan een electromotor worden aangebouwd. Dan zijn de kosten € 5000-6000. In het stadswater kan dan emissieloos worden gevaren. De langere trajecten kunnen met de dieselmotor worden gevaren. In de “Visie Stadswater” wordt er natuurlijk gefocust op de utrechtse wateren. Het maakt op ons de indruk dat wij alleen maar rondjes varen binnen Utrecht. Dat is echter niet zo. Wij varen naar Loosdrecht en Muiden, naar Montfoort, Woerden,Gouda ,Linschoten etc. Soms ook dagen onderweg met verblijf in B&B. Met een heel groot accupakket kunnen dit soort activiteiten echter niet meer. De hybride motor is voor velen een goede oplossing. Echter het tarief van de ligplaatsvergunning blijft in de dure categorie van brandstof motor, zo leerde vragen aan de gemeente Utrecht. De argumentatie was: “zo staat het in het reglement”. Die reglementen zijn toch ook gemaakt ,dan kunnen zij toch ook veranderd worden als dit billijk is. (De tarieven veranderen ook jaarlijks) Ik hoop dat booteigenaren met een inbouwmotor die een hybride motor overwegen ook erkent worden door de gemeente en een lager tarief voor de ligplaats tegemoet mogen zien als stimulans voor hun toch behoorlijke financiële inspanning.	Wij willen voor recreatievaartuigen met een motorboot meer tijd geven om over te gaan naar emissievrij varen. We passen de Visie hierop aan. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. Het aangepaste beleid kunt u lezen in paragraaf 3.3 onder ambitie 8. In uw geval geldt de ingangsdatum 1 januari 2027 omdat de gemeent dan emissievrij varen gaat verplichten voor alle recreatievaartuigen met een ligplaats. Zie verder de tabel in paragraaf 2.4 van deze reactienota voor meer uitleg. Hoe schoon hybride motoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. De gemeente wil dus geen uitzondering maken voor hybride boten.

25	Bewoner Leidsekade bij Muntsluis	Mijn stuk en onderstaande opmerkingen horen ook bij de handtekening die we deze ochtend hebben aangeboden. Je laat bewoners in een pretpark/ waterspeeltuin wonen maar stelt geen eisen voor veiligheid en zorg. Dat kan niet!!! Dan zorg je ervoor dat de bewoners op het water ongevraagd deze taak op zich nemen. Want bij gevaarlijke situaties ga je niet weg, maar blijf je toch ongewild kijken of het allemaal goed gaat. Voor zwembaden en speeltuinen zijn er veiligheid eisen. Maar hier zou dan alles mogen. Iedereen welkom. Van 0 tot 112, met of zonder begeleiding, bezopen, nuchter, lachgas, maakt allemaal niet uit. Dat kan je echt niet maken.. Vraagtekens en opmerking bij de Visie stadwater nov. 2022. Doelstellingen en status1.2 Utrecht wil een stad zijn waarin gezond stedelijk leven voorop staat. Vanuit deze stelling wil ik kijken van de Visie over het Stadswater betekend voor ons als bewoners op de leidsekade die wonen rond het Muntplein. Waar ook de Visie van Tegelijkertijd stellen we ook grenzen om de drukte en overlast op het stadswater beheersbaar te houden. Voor deze Visie stadswater geldt het uitgangspunt dat het gebruik van het stadswater niet mag leiden tot achteruitgang van andere waarden zoals waterkwaliteit, onderwaternatuur en erfgoed. Ik mis hier de woon en leefbaarheid van mensen die aan en op het water wonen. Blijkbaar worden die niet mee genomen als het gaat om grenzen stellen en beheersbaar houden van het gebruik van het water. 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. Op dit moment kan de gemeente deze taak al niet aan. Er wordt zelden gehandhaafd op bovenstaande. En nooit boetes uitgeschreven als men deze regel overtreed in ons gebied. Ook van de brug af springen wordt niet gehandhaafd. pag. 29,, Watersport a. Roeiers. In de stad Utrecht wordt met veel plezier geroeid. Er zijn 3 roeiverenigingen met totaal ruim 2.500 leden. b. Kano en SUP Hier wordt duidelijk vergeten dat er meer (sport)verenigingen op het(vooral Merwedekanaal) zijn. Zoals de sloeproeiers, Scouting Baracuba zeeverkenners, Wilhelmina zeeverkenners. Ook deze groepen mogen niet worden vergeten in de Visie. Ze komen nu sporadisch in het verhaal voor. Maar ook zij verdienen ruimte. Pag. 35, 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? Als het gaat om het zwemmen kan men echt pas weten wat het effect is als de leidsche Rijn open is. Bij mooi weer komen er nu ook al vaartuigen vanuit het Merwedekanaal of de stad hier in de Muntsluis een hele dag voor anker liggen. Ook is het nog niet duidelijk of de rondvaartboten deze kant op komen. Er is bij het bevaarbaar maken van de Leidsche Rijn wel gezorgd dat deze mogelijkheid er is, dankzij de lobby van de	Wij begrijpen dat een mogelijke aanwijzing van de Muntsluis tot een officiële zwemlocatie grote gevolgen kan hebben voor jullie als omwonenden en dat jullie hier zorgen over hebben. Op 16 februari 2023 hebben we hier nader overleg over gehad met vijf bewoners van de directe omgeving Munt en Muntsluis. In jullie inspraakreacties en tijdens dit overleg geven jullie aan dat de overlast van bezoekers bij Muntsluis afgelopen jaren sterk is toegenomen en dat de mate van overlast voor de bewoners nu al onacceptabel is geworden. Tijdens een hete zomerdag komen meer dan 1.000 mensen zwemmen bij de Muntsluis. Deze aantallen geven onvermijdelijk overlast naar bewoners die dichtbij wonen. Daarnaast geven jullie ook aan dat conflicten ontstaan tussen groepen bezoekers bij de Muntsluis die alcohol drinken en de nabijgelegen opvangcentrum Noiz waar mensen leven met een verslaving achtergrond (drugs en alcohol). Recreatie van bezoekers en re-integreren van een alcoholverslaving gaat niet goed samen. Ook zijn er zorgen over de veiligheid van zwemmers (met name kinderen) vanwege de sterke stroming als er wordt gespuid, het springen van bruggen en het gevaar dat volgt uit de combinatie van varen, roeien en zwemmen bij de Muntbrug en Muntsluis. In de Visie zullen we in paragraaf 2.3 een extra tekst opnemen waarin dit wordt beschreven. Wij delen uw mening dat momenteel in de Muntsluis en Muntbrug conflicterende belangen spelen m.b.t. varen en zwemmen. Vandaar dat wij de Muntsluis hebben opgenomen als locatie waarvoor nader onderzoek noodzakelijk is met betrekking tot het varen en zwemmen. In paragraaf 3.2 onder verbetermogelijkheid 4.1 zullen we de tekst hierop aanpassen. De huidige tekst suggereert nu te veel een gewenste einduitkomst (officieel maken) terwijl we nog niet weten of dit haalbaar is. Voor de veiligheid rond de Muntbrug hebben we een aparte verbetermogelijkheid opgenomen in de Visie (zie paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 12.5). Omwonenden ervaren afgelopen jaren toenemende overlast in de zomermaanden door zwemmers en andere bezoekers en vrezen een nog verdere toename van het aantal zwemmers (en overlast) als het water officieel zwemwater zal worden. Het gebruik van stadswater mag niet ten koste mag gaan van de woon- en leefbaarheid voor bewoners op en langs het water. Voor het aanwijzen van mogelijke nieuwe

		rondvaartbedrijven. Pag 36, 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, Men weet dat er al overlast is. Het trekt niet alleen zwemmers aan, maar ook alcoholisten en mensen die minder gezellige bedoelingen hebben. Het handhaven zal echt een belangrijk punt worden. Daarnaast zal een plek als deze die wordt aangegeven als officieel zwemwater ook in de nacht zijn aantrekkingskracht houden. Ook nu gaan er regelmatig dronken mensen even zwemmen na 1 uur in de nacht , want dat is toch zo leuk! Ik ga in het zwemseizoen al regelmatig (2 tot 4 keer per week) 's nachts mijn bed uit om te vragen om mensen niet van de brug af willen springen en niet willen zwemmen. Pag 36, 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. In de Visie is geld een probleem. Er wordt zelfs gezegd dat bepaalde wensen betaald moet worden uit het initiatievenfonds. Dat bewoners een aanvraag kunnen doen voor bijvoorbeeld trapjes. Op deze manier speel je buurtbewoners tegen elkaar uit. De ene wil nog een beetje rust bewaren en de ander die wat verder van het water woont vindt dat die gefaciliteerd moet worden. Op dit moment zijn er afspraken met RWS over het onderhoud van de oevers en zetten bewoners zich in om de oevers minder aantrekkelijk te maken voor grote groepen recreanten, zodat de biodiversiteit kan worden gewaarborgd en de leefbaarheid in de buurt ook een beetje. Bij heftig gebruik van de oevers zie je in droge tijden dat de oevers kaal worden. Dan is er geen biodiversiteit meer is en dat de overlast toeneemt. Pag.47, 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. Waarom is het nodig dat men op een afstand van 10 min. fietsen kan zwemmen. Als je dat wil kan je beter buiten de stad gaan wonen. En fietsen is ook een goede beweging en zeker niet erg om langer dan 10 min. te fietsen voor je veilig kan zwemmen. Dit mag geen reden zijn om niet met aandacht te kijken of iets haalbaar is. Pag. 48, In het onderzoek kijken we ook naar de beheerbaarheid van de locatie, de mogelijkheid om sanitaire voorzieningen toe te voegen en de gevolgen voor omwonenden. Vooralsnog kijken we niet naar badtoezicht of extra horeca. Dit onderzoek doen we zoveel mogelijk samen met de provincie, het waterschap, Rijkswaterstaat, de RUD, het recreatieschap en de gemeenten Bunnik en De Bilt. Dit onderzoek moet zoveel mogelijk ook samen met bewonersgroepen worden uitgevoerd. Dat er niet naar badtoezicht wordt gekeken omdat dit kosten met zich	officiële zwemlocaties wordt dit belang daarom meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek. De omwonenden en andere belanghebbenden in de buurt van de Muntsluis worden nauw betrokken bij dit vervolgonderzoek. Dit zullen we duidelijker aangeven in paragraaf 3.2 onder verbetermogelijkheid 4.1. Verder zullen we ambitie 11 "Verminderen van overlast vanaf het water" in paragraaf 3.4 ruimer formuleren. De ambitie wordt dat we overlast vanaf het water en vanaf de oever bij drukbezochte zwemlocaties zoals Muntsluis en Veilinghaven willen verminderen. Daarbij nemen we ook een nieuwe verbetermogelijkheid 11.5 op in de Visie met een beschrijving van mogelijke maatregelen om de overlast voor omwonenden te verminderen. 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 recreatieplekken op de oever te beperken en een mogelijk alcoholverbod (mede in relatie tot opvangcentrum Noiz). Uit het haalbaarheidsonderzoek rondom de uitbreiding van officiële zwemlocaties (zie paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1) moet blijken welke maatregelen effectief (technisch uitvoerbaar en betaalbaar) zijn en worden gedragen door de buurt. Tot slot nemen we in hoofdstuk 4 een nieuw leidend principe op. Dit principe heeft als doel om de overlast voor omwonenden mee te wegen in de verdere keuzes bij de verdere uitwerking van de Visie. We nemen hierin op dat in de stad Utrecht levendigheid in balans moet zijn met rust en leefbaarheid voor omwonenden. 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 Visie zullen we samen met omwonenden nadere afspraken maken met als doel om overlast te beperken en op de meest drukbezochte plekken, zoals het gebied rond de Munt en de Muntsluis, de overlast te verminderen ten opzichte van de afgelopen jaren. Op basis van de bevindingen uit het haalbaarheidsonderzoek zal het college in afstemming met de omwonenden, medeoverheden en gemeenteraad bepalen of ze officieel zwemwater wenselijk en haalbaar vinden of dat de locatie beter een niet-officiële locatie kan blijven of dat zwemmen zelfs verboden moet worden. Uit dit onderzoek volgt ook hoeveel het aanwijzen van officieel zwemwater of het verbeteren, het ontmoedigen of verbieden van de niet-officiële locatie zal kosten.

		meebrengt vind ik een kwalijke zaak. Handhaving en veiligheid zal een belangrijk punt zijn om de leefbaarheid voor de omwonenden een klein beetje te kunnen garanderen. Ook is het belangrijk om in samenspraak met de bewoners te kijken waar bijvoorbeeld sanitaire voorzieningen kunnen komen. Pag. 48, 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. Borden werken niet. Dat zien we nu ook al. Dat is juridisch je dekken als gemeente en heeft niets met veiligheid te maken. Ook is het belangrijk om een definitie van "aanzienlijke risico's" te maken. Waar waarschuw je wel voor en waar niet voor? En op hoeveel plaatsen zet je een informatiebord? Pag. 50, Betere voorlichting over en handhaving van regels, het huidig zwemverbod in het Merwedekanaal, het aanpakken van brugspringers en het remmingswerk ter hoogte van de Munt zijn daarbij belangrijk. Hoe denk men de voorlichting te verbeteren en hoe te handhaving? Er is ook nu geen handhaving als het om het springen van de brug gaat. Gaat men informatie geven op basis en middelbare scholen geven? Hoe gaat men mensen leren hoe ze moeten varen? Gillende kinderen, harde muziek en schreeuwende alcoholisten. Hoe zorg je dat bewoners niet in een pretpark komen te wonen? Pag 67, 11.2 Het invoeren een vaarverbod voor de nacht (00.00 uur - 7.00 uur) Om de rust voor bewoners aan het water te bevorderen en overlast te beperken, stellen we een tijdslimiet in voor alle boten. Ik zou dit willen terug schroeven naar 23 uur en ook het zwemmen hierbij expliciet benoemen. Dat het gewoon verboden is om met een bootje of zwemmende zich in het water te begeven na 23 uur tot 7 uur in de ochtend. Vooral na 23 uur beginnen mensen echt dronken te worden en is de overlast veel groter. Maar alles staat of valt met handhaving. Pag 67, 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 Het is echt heel belangrijk dat dit verbod niet alleen op, maar ook gaat gelden als je langs de oever aan het water zit. De recreant moet leren rekening te houden met mede recreanten en de bewoners. Dus niet alleen op het water maar ook op het pleintje en de oevers langs het water versterkte muziek verbieden. De Rijks Munt is ook een klankkast als het om geluidsoverlast gaat. Vooral als het nog drukker wordt is dit een heel belangrijk punt om te handhaven. En niet alleen op bewoonde delen. Gewoon NIET. Ook dieren hebben een beetje recht op rust. Eén duidelijke regel. Pag 69, 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	Vooralsnog is er - zoals u aangeeft - inderdaad nog geen budget vanuit de gemeente of andere overheden voor het uitvoeren van maatregelen en extra handhaving. Dit geld is wel nodig in het geval dat de gemeente Utrecht de provincie zou willen vragen een nieuwe officiële zwemlocatie aan te wijzen. 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 middelen zijn 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. Naar verwachting zullen er vanaf 2028 meer boten varen omdat de Leidsche Rijn wordt doorgetrokken naar de binnenstad. De inzet is om deze vaarweg bevaarbaar te maken voor schepen tot 1.90 meter hoogte, vergelijkbaar met de oostelijke Stadsbuitengracht. In de Visie zijn geen nieuwe ligplaatsen of op- en afstapplekken voor rondvaartboten opgenomen in de Leidsche Rijn of het Merwedekanaal (zie figuur 9). Hoe druk het zal worden als de Leidsche Rijn weer is doorgetrokken vanaf Stadsbuitengracht is moeilijk in te schatten. Daarom blijft de gemeente de komende jaren monitoren op de Muntbrug om het effect van maatregelen en evt. nieuwe knelpunten in beeld te krijgen. Zo houden we vinger aan de pols en kunnen we indien nodig bijsturen. De gemeente erkent dat varen en zwemmen op dezelfde locatie vanuit veiligheid niet samengaan. Daarom is in paragraaf 3.4 verbetermogelijkheid 12.5 opgenomen. Samen met (woonboot)bewoners en roeiers wil de gemeente tot een concrete oplossing komen om de veiligheid bij de Muntbrug en het Merwedekanaal te waarborgen. Om de boten goed te geleiden wordt aan een remmingswerk bij de Abel Tasmanbrug gedacht. De exacte locatie, vormgeving en kosten van het object moet nog worden uitgewerkt. Tot 2028 hebben we hier de tijd voor.

		weten wat het huidig aantal vaarbewegingen en incidenten is (nulmeting). Eigenlijk kan je pas bij de Muntsluis een beslissing nemen om hier officieel zwemwater te maken als de vaarweg leidsche Rijn naar de stad echt open is. Dan kan je zien welke consequenties dat heeft voor de drukte in dit vaargebied. Ook is dan duidelijk of rondvaartboten hier naar toe kunnen varen. Voor die tijd wordt het gissen wat de consequentie zal zijn als deze vaarweg doorgetrokken is. Pag 70, 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. Los van het remmingswerk, als het officieel zwemwater wordt lijk mij het logisch dat de roeiers dan niet meer tot de sluis gaan varen. Dit om problemen met de zwemmers te voorkomen. Ook nu al waarschuwen wij als woonbootbewoners de roeiverenigingen als het te druk is met zwemmrs. We staan via de “gebruikers Merwedekanaal”- app met elkaar in verbinding. Maar als dit officieel zwemwater wordt moeten er andere afspraken worden gemaakt over het roeien tot de sluis. Daarnaast is het wel belangrijk dat bootjes nog steeds het gebied in en uit kunnen varen. Ik heb de hele Visie doorgelezen en uitgespit. Wat mij het meeste zorgen baart is dat er geen geld is voor extra voorzieningen en handhaving. Wij bewoners van het Muntplein hebben de afgelopen zomer als zeer zorgelijk beleefd. Op het plein zaten alcoholisten en mensen die met muziek de leefbaarheid van de bewoners vergalden. De bewoners zaten aan de achterkant in tuin verscholen. Als we de planten water gaven op het pleintje en de afvalbakken leegden kregen we grote bekken en werden we uitgescholden. Als dit gebied echt officieel zwemwater wordt zullen er nog meer mensen van buiten het gebied hier naar toe komen. Er moeten duidelijke regels komen die ook echt door handhavers worden gecontroleerd en beboet. Hekken bij de Sluis dicht dan is het afgelopen met activiteiten op en rond het water. Dan moet de rust ook gehandhaafd worden achter de hekken en bij de oevers langs de fietsbrug en op het Muntplein. En ook overdag handhaven op gedrag en geluidsoverlast. Daarnaast lijkt het mij ondoenlijk om de kwaliteit van het zwemwater te kunnen garanderen. Bij zware regenbuien hebben we overstort op het Merwedekanaal. Het water komt (ongecontroleerd) via de Kromme Rijn onze stad binnen. Bij een te lage waterstand wordt er via een pijpleiding water van het Merwedekanaal bij Nieuwegein naar Utrecht gepompt. En een derde belangrijk punt is de vraag wanneer het gebied te vol is. Hoeveel mensen kan je toelaten zodat het nog een leefbare situatie is. Voor ons bewoners kan het betekenen dat we 5 a 6 maanden in een pretpark wonen. Hoe leefbaar blijft dit gebied voor de bewoners. Ook wij gaan naar school en werk. Wij willen kunnen slapen en als we thuis zijn ook kunnen genieten van de buitenlucht zonder dat we ons moeten verstoppen achter gesloten ramen en kleine achtertuintjes omdat het aan de straatkant onleefbaar is geworden. Ik hoop dat jullie ons huizen- en woonbootbewoners bij de verdere uitwerking van de plannen betrekken, zodat ook onze toekomst als bewoner in dit gebied er een	

		klein beetje rooskleurig uit komt te zien. Waarbij je niet moet vergeten dat overlast echt verder reikt dan de direct omwonenden.	

26	Bewonersvereniging De Zilveren Schaats	Bewonersvereniging de Zilveren Schaats, opgericht in 1996, beheert het natuurgebied langs de gelijknamige watergang. Dit voormalige militaire water verbindt de Ridderschapsvaart met de Minstroom en Biltsche Grift. Via deze zijtak stroomt de Kromme Rijn richting de Singels. Honderdvijftig leden, veertig vrijwilligers, een imker en een kudde van acht Maasduinschapen zetten zich dagelijks in om de biodiversiteit in het gebied te versterken, met aantoonbare resultaten. Zo heeft het terrein een veel geroemde bodemstructuur met unieke paddenstoelen en zwammen, met name op en rond de wallen langs de voormalige militaire weg tussen fort De Bilt en fort Vossegat. De oevers langs de watergang zijn in samenwerking met het waterschap onbeschoeid gelaten, zodat zich een biodiverse habitat voor watervogels, libellen en insecten heeft kunnen vormen. Een groen voorbeeld voor watergangen elders in de stad. Het streven in de waterVisie om meer oevers op dergelijke wijze te beheren, juichen we daarom toe. Zo kan de flora en fauna vanuit Amelisweerd en het Kromme Rijngebied dieper de (binnen)stad in komen. Minder enthousiast zijn we dat de Zilveren Schaats - zonder overleg - is opgenomen in de lijst van 68 mogelijke ‘verbetermogelijkheden t.b.v recreatie’, hoewel dit punt inmiddels als ‘niet kansrijk’ is aangemerkt vanwege de al lang bestaande en goed functionerende beheerstructuur. Graag zien we dat de Zilveren Schaats definitief afgevoerd wordt van de lijst, ook om onrust onder de vele vrijwilligers weg te nemen.	Het klopt dat het idee om de Zilveren Schaats toegankelijk te maken voor voetgangers door de gemeente tijdens de participatie als niet kansrijk is beoordeeld. Om het natuurgebied bij Zilveren Schaats staat een hek. Aan de andere kant ligt het water direct aan de achtertuinen (zie Participatieverslag, bijlage, verbetermaatregel 3). De gemeente ziet geen reden om de Zilveren Schaats een uitzondering te maken voor verbetermogelijkheid 7.6 (Recreatieve vaartuigen moeten die aan achtertuinen liggen moeten ook betalen voor gebruik van vaarwater). Boten met een ligplaats aan de stadsbuitengrachten en Vaartsche Rijn betalen nu voor een ligplaatsvergunning. De gemeente vindt het eerlijk als de boten van bewoners van de Zilveren Schaats ook betalen voor een ligplaatsvergunning. Zij maken immers gebruik van hetzelfde stadswater rond de binnenstad. Bewoners met een kleine boot kunnen er ook voor kiezen om in de avond hun boot op de kant in de eigen achtertuin te zetten. Dan is een ligplaatsvergunning niet nodig en hoef je niet te betalen.
27	Onbekend	Geen dieselboten meer op de Oudegracht Is er een mogelijkheid om schepen, met name pleziervaart, met dieselmotor te weren van de Oudegracht? Het lijkt me logisch dat de milieuzone die voor auto's en vrachtwagens geldt ook op de een of andere manier voor boten binnen de milieuzone gaat gelden. En het zou het verblijven op de werven en werfterrassen een stuk aantrekkelijker (en gezonder) maken.	De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we inderdaad zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. Dit zullen we duidelijker in de Visie zetten. Het aangepaste beleid kunt u lezen in paragraaf 3.3 onder ambitie 8.

28	Wijkplatform Overvecht	**Algemeen** In het algemeen worden komend jaar verschillende visies uitgewerkt voor Overvecht. Kaderstellend wordt de Omgevingsvisie Overvecht waarin openbare ruimte, verdichting, groen en mobiliteit worden uitgewerkt. Daarnaast wordt een masterplan uitgewerkt voor Centrum Overvecht. En dan zijn er nog deelplannen voor onder andere de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en wordt een speelruimtescan opgesteld. Op pagina 5 van de (concept) Visie stadswater staat: “De gemeenteraad stelt deze Visie vast als onderdeel van de ‘Omgevingsvisie Utrecht’. In de Omgevingsvisie Utrecht staat al het gemeentelijke beleid over de fysieke leefomgeving. De ’Visie stadswater’ valt onder het thematisch beleid.” Wij zien de Visie stadswater als een onderdeel van de integrale ontwikkelingen in Overvecht (tot 2040) die samenkomen in de Omgevingsvisie Overvecht. Deze wordt in de loop van 2023 ontwikkeld en zal naar verwachting eind 2023 vastgesteld worden. Daarom is het nodig dat er afstemming komt bij de vaststelling van de Visie Stadswater en de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, zodat de Visie stadswater naadloos kan aansluiten op de andere visies voor Overvecht. Verder staat op pagina 5 van de (concept) Visie stadswater: “Utrecht wil een stad zijn waarin gezond stedelijk leven voorop staat. …. 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. …. Daarbij willen we het stadswater ook meer gebruiken om goederen per boot te verplaatsen. …. We willen een stad zijn waar iedereen dichtbij huis verkoeling aan het water kan zoeken.” Voor Overvecht hebben wij de volgende inhoudelijke reacties: **a) Wandelroutes** Op pagina 18 e.v. worden wandelroutes langs het stadswater beschreven. “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.” Overvecht kenmerkt zich door veel kwalitatief groen én veel (stads)water. Veel ommetjes in de wijk lopen door het groen en langs het water. Het is opmerkelijk dat met name in Overvecht-Zuid nauwelijks wandelroutes zijn beschreven, terwijl het Park de Watertoren een grote vijver heeft en er diverse blauwe verbindingen zijn met interessante oevers. Wij stellen voor de onderstaande routes op te nemen in de kaarten. Dit kan dan in de Omgevingsvisie verder uitgewerkt worden. De wandelroute die in de Visie ontbreekt is een rondje om het water Park de Watertoren, via	a) Wandelroutes. De Visie stadswater beperkt zich tot 3 huidige officiele zwemlocaties en 16 doorgaande vaarwateren (zie paragraaf 1.3 en figuur 1). De kleine wateren zijn niet opgenomen in deze Visie en daarom zijn niet alle wateren in Overvecht opgenomen. Dat wil niet zeggen dat deze kleinere ommetjes langs het water niet belangrijk zijn voor de stad. De route die u beschrijft van Park de Watertoren naar de Vecht is (heel grofweg) aangegeven in figuur 7 op pagina 41. Deze routes zullen verder worden uitgewerkt in een nog vast te stellen voetgangersnetwerk (onderdeel van Actieplan Voetgangers). Zie verder paragraaf 3.1, verbetermogelijkheid 2.1. b) Het maken van een mogelijke bootverbinding over de Vecht bij de Einsteindreefvoor fietsers of voetganger is niet onderzocht. Het valt buiten de afbakening (zie paragraaf 1.3). De Visie richt zich op het gebruik van het openbare water waar je kan varen en zwemmen en gaat niet over nieuwe fiets en voetgangersverbindingen. c) Het idee om ligplaatsen langs de Vecht is niet haalbaar omdat deze voormalige prositutiezone onlangs ecologisch is ingericht. Rust voor dieren en planten heeft hier dus voorrang op de aanleg van boten. d) De Visie richt zich op het gebruik van het openbare water waar je kan varen en zwemmen en gaat niet over afgesloten water zoals bij Park de Watertoren.

		water langs Lipsosdreef (of Marnedreef) en Zamenhofdreef naar het water langs de Brailledreef (bij Centrum Overvecht), oversteken en dan langs het water in de groenstrook tussen Einsteindreef en Antoniuskwartier naar de Vecht. De visualisatie met Google Earth toont de route. **b) Mobiliteit** Er zou een ligplaats (steiger) voor een fiets/voetgangersboot op de Vecht bij de Einsteindreef kunnen komen. Dit zou een bootverbinding kunnen worden tussen Kasteel Oud Zuylen via Fort aan de Klop en Centrum Overvecht (via eventueel nog een tussenstop) naar het Oude Stadscentrum van Utrecht. Dit zien wij graag opgenomen als mogelijkheid in de Visie stadswater. Het kan verder uitgewerkt worden in het onderdeel Mobiliteitsplan voor Overvecht. De bootverbinding is een alternatief voor de bus en is ook goed voor recreatie. c**) Ligplaatsen** Waar voorheen de prostitutieboten lagen, kunnen recreatieve ligplaatsen op de Vecht gepland worden. Dat is ook goed voor economie van het toekomstig Centrum Overvecht. d**) Waterrecreatie** Er zijn mogelijkheden voor waterrecreatie met bijvoorbeeld waterfietsen, kano's en SUP's: in park de Watertoren en nabij Fort aan de Klop en/of Fort de Gagel. Dit zien wij graag uitgewerkt met belangengroepen en bewoners, niet alleen met exploitanten. Dit draagt dan bij aan voldoende draagvlak in de wijk voor dit plan. De mogelijkheid voor dergelijke recreatie zal vervolgens in de Omgevingsvisie verder uitgewerkt kunnen worden. Naast de wipkip, kleine speeltuintjes, spetterbadjes en trapveldjes in de wijk biedt dit niet alleen voor de kleintjes, maar ook voor jongeren in de wijk meer mogelijkheden voor buitenrecreatie. Mogelijk kan de waterverbinding tussen de vijver in Park de Watertoren en het water langs de Marnedreef geoptimaliseerd worden. Het is dan nodig dit tevens in de Omgevingsvisie Overvecht uit te werken. De visualisatie met Google Earth toont de mogelijkheden. Graag vernemen we een reactie op onze inbreng.	

29	Bewoner Vaartsche Rijn	Mijn naam is ... .. jaar en ik woon aan de Vaartsche Rijn met een tuin aan het water. In de zomermaanden ligt onze sloep van 5,85 mtr afgemeerd aan de achtertuin. Van november tot eindapril ligt onze sloep op de kant bij mijn watersport vereniging Het witte Huis op Loosdrecht. Wij hebben een sloep met een binnenboord brandstof motor. Wij hebben toen gekozen voor een binnenboord motor omdat de buitenboord motoren met grote regelmaat gestolen werden. Het ombouwen van deze brandstof motor naar een elektrische E-sloep kost zo'n 12.000,- euro .Dat is erg veel geld in verhouding wat de sloep gekost heeft. Een financiële betere oplossing is om de bestaande motor om te bouwen naar hybride. Bij de bestaande dieselmotor maak ik gebruik van HVO 100 (schone diesel). Per jaar verstook ik nog geen 20 liter brandstof in de stad. Het ombouwen naar hybride kost zo'n 6000,- euro wat nog veel geld is als je gepensioneerd bent. Voor hetzelfde geld leg ik zonnepanelen op het dak. Wat een stuk beter is voor het milieu. En het voordeel van hybride is dat ik mijn vaartochten door de provincies Utrecht, Noord Holland en Zuid Holland kan voortzetten. En dat ik veilig het Amsterdam Rijnkanaal kan oversteken. In de "Visie Stadswater "wordt er natuurlijk gefocust op de Utrechtse wateren. Het geeft mij de indruk dat wij alleen maar rondjes varen binnen de stad Utrecht. Maar die stad heb ik na ruim 65 jaar varen wel gezien. Ja het is leuk als je gasten heb. Maar liever vaar ik naar Loosdrecht. Met een E- sloep, zelfs met een groot accu pakket, kan ik mijn vaartochten door de provincies vergeten en dat is natuurlijk niet de bedoeling. Ook gebruik ik de sloep om zeilwedstrijden te volgen, die hele dagen duren. De hybride motor is voor mij de juiste en enige oplossing. Echter het tarief van de ligplaats vergunning blijft in de dure categorie (veel te duur voor wat er geboden wordt) van brandstof motor, dat vertelde de gemeente Utrecht. De argumentatie was: zo staat het in het reglement. Die reglementen zijn toch ook gemaakt en kunnen ook veranderd worden als dit billek is. De tarieven worden toch ook ieder jaar aangepast. Ik hoop dat U het reglement gaat aanpassen voor boot eigenaren die overwegen hun boot hybride te maken en een lager tarief voor de ligplaats tegemoet mogen zien als stimulans voor hun toch behoorlijk financiële inspanning. Daarbij komt dat ik alle voorzieningen om mijn sloep netjes te kunnen afmeren en betreden zelf heb moeten laten aanleggen. De gemeente heeft daarvoor totaal geen kosten hoeven te maken.	De ambitie van gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot. Boten met een brandstofmotor worden zoveel mogelijk geweerd in de stad Utrecht, ook voor de doorgaande motorbotenroute BRTN-9 (Vecht, Oudegracht, Stadsbuitengracht-west, Vaartse Rijn en zuidelijk deel Merwedekanaal) vanaf 1-1-2030. Op deze doorgaande route varen nu recreatieve motorjachten met brandstofmotoren. Ook deze motorjachten moeten op termijn emissievrij gaan varen. Hierover gaan we het gesprek aan met Rijkswaterstaat, de provincie Utrecht en aanliggende gemeenten om dit voor elkaar te krijgen. Als we dit in 2025 gaan verplichten krijgen we meer onwenselijke recreatieve motorboten op het Amsterdams Rijnkanaal daarom houden we voor de BRTN-9 route de ingangsdatum 1 januari 2030 aan. Op de BRTN-9 route blijft het dus langer mogelijk emissievrij te varen en geldt niet het jaar 2025. De Visie hebben we hierop aangepast. Voor recreatievaartuigen met een ligplaats wil de gemeente emissievrij varen invoeren in twee stappen. 1) Met ingang van 1 januari 2025 verplichten we dat alle boten met een recreatieligplaatsvergunning die buiten de landelijke motorbotenroute liggen (BRTN-9) 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 2027 gaat de gemeente emissievrii varen verplichten voor alle recreatievaartuigen met een ligplaats. Langs de landelijke motorbotenroute BRTN-9 geldt een overgangsregeling van twee jaar. Dit betreft recreatieligplaatsen langs de Vaartsche Rijn. Op deze doorgaande route mogen tussen 2025 en 2027 nog recreatievaartuigen met een brandstofmotor liggen. De kosten voor het verduurzamen van uw recreatieve boot vergoeden wij niet. De kosten voor de ligplaatsvergunning emissievrij zijn vrij laag en de gemeente plaatst laadpalen.

30	Industrievereniging Lage Weide	De afgelopen maanden zijn er flinke stappen vooruit gezet op het gebied van goederentransport over water in Utrecht en omgeving. U heeft met ons en vele anderen de intentieovereenkomst ‘Goederenvervoer over Water provincie Utrecht’ getekend, we hebben experimenten uitgevoerd voor vervoer van bouwmaterialen over het water naar de stad en u heeft een concept Visie Stadswater opgesteld. We hebben met belangstelling deelgenomen aan enkele overleggen hierover en willen via deze weg graag nog enkele aandachtspunten voor deze Visie aan u meegeven. **Onze visie: Lage Weide als duurzame machinekamer van gezond stedelijk leven in Utrecht** Ongetwijfeld weet u nog, dat we onlangs ons Visierapport voor bedrijventerrein Lage Weide als logistieke hotspot richting 2040: vitaal, duurzaam & bereikbaar hebben gepresenteerd. Hierin staat een aantal aanknopingspunten voor optimaal gebruik van de Utrechtse waterwegen. Laten we in ieder geval met elkaar vaststellen, dat de mogelijkheden voor goederenvervoer per spoor en over het water nog veel te weinig worden benut. Daar zijn goede redenen voor, maar daardoor is het te druk op de weg en te rustig op het spoor en op het water. **Relatie met andere dossiers: samen vervoer over water versterken.** Vervoer over water richting de binnenstad kan een serieus alternatief worden om op een duurzame manier verkeer van de wegen te halen, maar dit is nog zeker geen vanzelfsprekendheid. De Visie Stadswater staat dan ook niet op zichzelf. Er zijn verschillende beleidsthema’s die hiermee verband houden. Wij willen u dan ook graag uitnodigen, of misschien wel uitdagen, deze verbanden nog meer te leggen. Concreet: A. Leg de ambitie om goederen over water te vervoeren nog explicieter vast dan nu, en geef daaraan meer prioriteit. B. Schep hiervoor randvoorwaarden, niet alleen in deze Visie, maar ook door een scherper inkoopbeleid, vergunningsregels, parkeerbeleid enzovoorts ten faveure van vervoer over water, ten koste van wegvervoer in de binnenstad. C. Hanteer niet alleen de stok, maar ook de wortel: duidelijke en scherpe regels zijn goed, maar beloon ook goed gedrag. Door bureaucratische rompslomp tot een minimum te beperken, watervervoerders te belonen en een consistente, betrouwbare overheid te zijn (voor zover dat kan). **Kijk over uw gemeentegrenzen heen: logistiek bestaat uit meer schakels** Stadsdistributie vormt het slotakkoord van een veel complexere logistieke keten. Daarom pleiten we ervoor niet alleen binnen de gemeente samen te werken vanuit verschillende specialismen. Om de uitdaging ‘vervoer over het water waar het kan’ op te pakken is er meer nodig. Als gemeentelijke organisatie moet je volgens ons nadrukkelijk ook over de grenzen van je eigen territorium kijken. Dat betekent meer samenhangend beleid met provincie, rijk en zelfs in Europees verband. Omdat een pakketje of een stapel stenen ook een veel langere reis moet maken dan alleen het laatste stukje naar de eindbestemming. Daarin heeft de gemeente Utrecht als centrale stad in Nederland een grote verantwoordelijkheid. Een paar voorbeelden om het concreet te maken: 1. Om bouwplaatsen in de stad via water te bevoorraden zijn ‘bouwhubs’ nodig. Onder meer op	Dank voor uw inspraakreactie. Hieronder puntsgewijs onze antwoorden. A. In paragraaf 3.3 onder ambitie 8 zullen we aangeven dat goederenvervoer een bevoorrechte positie heeft ten opzichte pleziervaart. Beroepsvaarders krijgen eerder een ontheffing om te mogen afmeren om te laden en te lossen. Als gemeente kijken we hoe we vanaf de oever maatwerk kunnen leveren om vervoer over water meer mogelijk te maken. Verder nemen we in paragraaf 4.1 een nieuw leidend principe op dat beroepsvaart boven pleziervaart gaat. Deze voorrangsregel geldt al op het water. B. De randvoorwaarden om het goederenvervoer over water meer te benutten via bij inkoop en vergunningen staan in de intentieovereenkomst (IO) en samenwerkingsovereenkomst (SOK) schoon goederenvervoer over water regio Utrecht (SGWU). Deze overeenkomsten staan in paragraaf 3.3 onder verbetermogelijkheid 8.1. Momenteel werken de partners uit de overeenkomst samen aan de gemaakte afspraken maken deze randvoorwaarden concreter. C. In de Visie stadswater benoemen we de 'wortel'. De informatievoorziening kan beter en daar werken we aan. Daarnaast kijken we per aanvraag of het kan of niet. Soms duurt dat langer omdat het voor partijen redelijk nieuw is. Partijen kijken steeds meer over gemeentegrenzen heen na ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst eind 2022. Hierin zitten de provincie, buurgemeenten en het bedrijfsleven. Verder is er geregeld contact met andere gemeenten (bijv. Amsterdamam), andere provincies en landelijke initiatieven. 1. De gemeente is het met u eens dat bouwhubs zeker nodig zijn. Het ontwikkelen van een bouwhub laten we over aan de markt. De gemeente probeert dit te faciliteren en te stimuleren. Daarnaast werken we aan een aanpak bouwlogistiek voor efficientere en duurzamere logistiek van en naar de bouwplaats. De gemeente gaat geen bouwhubs eisen. Het is een beproefde methode om efficienter en duurzamer de logistiek in te richten. 2. Wij zijn het eens dat de havens van Lage Weide te weinig gebruikt worden. Juist ook omdat deze kavels uniek in Utrecht zijn. Deze kavels liggen aan een grote binnenhaven en zijn zeer ruim gezoneerd. De kavels zijn bestemd voor de hoogste milieucategorie van Utrecht. Veel kavels, liggend aan de haven van Lage Weide worden echter niet gebruikt ten behoeve van watergebonden activiteiten. Dit wil de

		bedrijventerrein Lage Weide. Daarvoor zijn interventies vanuit uw organisatie onontbeerlijk. 2. De havens op Lage Weide worden te weinig gebruikt door de aanliggende bedrijven. Nieuw te bouwen bedrijven, grenzend aan de haven, zouden door beleid verplicht moeten worden om te bouwen naar het water toe. Om zo vervoer over water te stimuleren en intensiveren. 3. Voor vervoer over water van en vooral naar de stad zijn o.a. tijdelijke overslagpunten en meerdere laad- en losplaatsen nodig. Hiervoor is ruimte nodig in de stad. Dat vraagt om passend gemeentebeleid en ondersteuning. **Overige opmerkingen** Daarnaast hebben we nog een aantal opmerkingen over enkele specifieke onderdelen van de Visie, namelijk: 4. De uitgangspunten voor de Visie zijn te smal. Waar nu o.a. fietsers, roeiers, pleziervaart en recreatie als uitgangspunten worden genomen, moet 'goederenvervoer over water' daar als volwaardig uitgangspunt bijkomen. 5. Voor effectief vervoer over water moet er rekening worden gehouden met de minimale hoogte van nieuw aan te leggen bruggen in Utrecht. - In de Visie staat beschreven dat vanaf 2025 (met een overgangsperiode en enkele uitzonderingen, waaronder werkschepen van aannemers) alle boten op alle stadswateren in Utrecht emissievrij moeten zijn. Maar we willen ook voorkomen, dat vervoer naar de stad onnodig over de weg plaatsvindt. Daarom zijn duidelijke randvoorwaarden, beleid en eventuele subsidies nodig. We denken graag met u mee over concrete invulling hiervan. We werken graag samen aan gezond stedelijk leven in Utrecht. Nu en in de toekomst!	gemeente graag anders zien. Bij de totstandkoming van het vigerende bestemmingsplan zijn de juridische mogelijkheden om watergeboden activiteiten te verplichten onderzocht. De mogelijkheden bleken destijds beperkt, waardoor een stimulerende regel, te weten een minimale milieucategorie van 3.2, het maximale bleek te zijn. Deze regel blijkt in de praktijk onvoldoende te werken, waardoor er veel niet watergebonden bedrijven zich huisvesten op kavels aan de wal die ook een minimale milieucategorie van 3.2 hebben. Ook zijn er veel bedrijven die potentieel van het water gebruik zouden kunnen maken, maar nu met de 'rug' naar het water zijn gebouwd. De gemeente werkt momenteel aan de Visie Lage Weide, waarbij de benutting van het water door bedrijven nadrukkelijk wordt onderzocht. De mogelijke keuze om bedrijven aan het water verplicht gebruik te laten maken van de haven vergt echter meer dan de Visie. Het bestemmingsplan moet hiervoor worden aangepast. De uitkomsten van het Visietraject Lage Weide zijn leidend voor de keuze om het bestemmingsplan al dan niet aan te passen. Als deze actie inderdaad uit het traject naar voren komt, dan moet echter ook eerst nog het vigerende bestemmingsplan onherroepelijk worden vastgesteld, alvorens het kan worden aangepast. De gemeente moet hierin nauw samenwerken met het parkmanagement Lage Weide, de Industrievereniging Lage Weide en de eigenaren van de grond, omdat veel kavels in privaat eigendom zijn. Dit wordt verder uitgewerkt bij de Visie Lage Weide. Dit staat verder beschreven in paragraaf 3.2 onder verbetermogelijkheid 8.2. 3. In paragraaf 3.3 (verbetermogelijkheid 8.6 en figuur 9) zijn 10 kansrijke locaties voor stadshaltes in en nabij de binnenstad opgenomen. Locaties voor stadshaltes worden onderzocht en waar mogelijk aangelegd de komende jaren. Tijdelijke overslagplekken maken we alleen voor tijdelijke projecten. Dit is nu al mogelijk om aan te vragen. 4. We nemen als nieuw leidend principe op dat goederenvervoer voor pleziervaart gaat (zie ook A). 5. Eén van de maatregelen is het opstellen van een minimale brughoogte voor nieuwe bruggen. 6. Wij gaan graag met u in gesprek over het emissieloos maken van de vaartuigen en de randvoorwaarden en het beleid dat volgens u

			daarvoor nodig is. Zie hiervoor het aangepaste beleid rond emissievrij varen in paragraaf 3.3 onder ambitie 9.

31	Bewoner	Allereerst dank voor de Visie. U constateert een forse stijging van het aantal vaarbewegingen in Utrecht sinds 2020. Ik denk dat u dat in perspectief moet zien. Dat is van belang vanwege enkele beleidsvoornemens die u hierop baseert. Het grootste deel van de toename zit in het segment SUP, waterfiets en kano, althans dat vormt het meeste aantal vaarbewegingen en groeit het sterkst. Ik denk dat het goed is om vast te stellen dat dit lokaal verkeer is, vanuit Utrecht gegenereerd want afkomstig van de verhuurinrichtingen of Utrechters die zelf een SUP hebben. Daarnaast constateert u een lichte stijging van het aantal plezierbootjes van niet-Utrechters (vreemdelingen). De overige modaliteiten zijn eigenlijk nagenoeg verwaarloosbaar, bijvoorbeeld het gebruik door bewoners met ligplaats maar 2%! Mijn eigen ervaring (als eigenaar van een sloepje) is dat de (gepercipieerde) drukte op het water wordt veroorzaakt door de eerste categorie gebruikers. Hun tempo en soms wat mindere stuurmanskunst (zie ook pagina 31) veroorzaakt veelal het genoemde oponthoud en onrustige beeld (de filevorming en het clusteren van sneller vaarverkeer). Ik zeg niet dat het erg is, want schippers moeten elkaar letterlijk de ruimte geven en het tempert ook de vaarsnelheid, dus is het zelfs bevorderlijk voor de veiligheid op het water. Toch heeft u een paar beleidsvoornemens die hieraan gerelateerd zijn en juist gericht lijken te zijn op het mitigeren of interdictie van kleine boten (gebruikers), die nu juist niet de grote veroorzakers zijn van de toenemende vaardrukte. 1 Het afbouwen van de wachtlijst van ligplaatsvergunningen. Kennelijk is er vraag naar een ligplaats. Ik zou dat faciliteren. Dus inderdaad handhaven op wrakken (dat gaat u meer doen gelukkig) zodat er ruimte komt. Zorg ervoor dat iedereen die een vergunning heeft inwoner van Utrecht is. Dus verhuizen is vergunning verliezen (van rechtswege). Doe dat ook met terugwerkende kracht, dat ruimt lekker op. En verleen nieuwe vergunningen aan belangstellenden. Om dit eerlijk (want daar bent u van) te laten verlopen zou ik dit gewoon via een wachtlijst doen. Als u dit met een uitgiftebeleid gaat doen is het niet transparant en daarnaast vrees ik voor een uitsterfbeleid. Als u dat wilt, jammer, maar zeg het dan gewoon. Nogmaals als u de inwoners van de stad tegemoet wilt komen (en waarom ook niet, daar bent u voor) zou ik voorzien in de kennelijke behoefte aan ligplaatsen. U kunt natuurlijk voorschriften verbinden aan de vergunning zoals de eis van uitstootvrije krachtbronnen. Tot slot in het verminderen van de drukte op het water dragen ligplaatseigenaren niet significant bij, want slechts 2%, daar kan het dus niet om te doen zijn. 2 Betalen voor ligplaats aan eigen achtertuin. Wel een wat zielige ambitie nietwaar. Ook niet in de geest van M166/2021. Een 90 tal bestaande (en 25 te verwachten) woningen hebben de mogelijkheid om een bootje aan het eigen erf aan te leggen. Dat vergroot de waarde van deze woning en komt tot uitdrukking in een hogere WOZ en dus OZB. Om nu te zeggen u heeft de mogelijkheid om een bootje neer te leggen aan uw eigen tuin en andere Utrechters niet, foei, dat is oneerlijk en daar gaat u voor betalen. Je zou je schamen om het te bedenken. Het geldt overigens niet voor mij maar ik vind het ergerlijk. Ook hier geldt verder, verwaarloosbare groep (2%). Niet relevant voor verminderen van drukte. Daarbij komt dat ik me afvraag of dit beleid (juridisch) houdt. U schrijft: “De Visie stadswater richt zich op gebruik van het openbare water	Hartelijk dank voor uw reactie. Het klopt dat de toename van het aantal vaarbewegingen zit in het segment SUP, waterfiets en kano. Op basis van de tellingen en het verkeersonderzoek zijn de knelpunten in beeld gebracht en vormen samen met de ervaring van de havendienst de onderbouwing van de voorgestelde ambities en verbetermogelijkheden. 1. Er is in Utrecht zeker vraag naar een ligplaats voor een recreatievaartuig en sprake van schaarste. De gemeente Utrecht wil de huidige wachtlijst voor ligplaatsvergunningen afbouwen (zijn er nu nog circa 90). In de tussentijd stelt de gemeente een nieuwe uitgifteregeling op waarbij voorrang wordt gegeven aan initiatieven voor gedeeld, niet commercieel gebruik. Bij de uitwerking van het nieuwe uitgifteregeling zullen we uw wens meenemem om alleen ligplaatsvergunningen af te geven aan inwoners van de stad Utrecht. 2. De gemeente wil dat plezierboten die aan achtertuinen liggen ook meebetalen voor het gebruik van het vaarwater (verbetermogelijkheid 7.6). Om dit voor elkaar te krijgen gaat de gemeente als eerst controleren welke boten in het vaarwater in en rond de binnenstad liggen die geen ligplaatsvergunning hebben. Vervolgens zal de eigenaar van de boot van de gemeente een brief ontvangen. Eigenaren zullen een keuze moeten maken of ze een vergunning willen hebben of hun boot uit het water halen. Boten die zonder vergunning de hele tijd in het water liggen zullen dus worden weggehaald. Bovendien is het nu al zo dat een groot deel van de bootjes aan eigen tuin al een ligplaatsvergunning hebben omdat deze tuinen onderdeel zijn van een van de ligplaatszone. Door dit door te trekken voor alle tuinen die aan openbaar vaarwater grenzen wordt een zekere ongelijkheid weg genomen. 3. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. We zullen de Visie hierop aanpassen. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. Voor verschillende type motorboten gelden verschillende ingangsdata wanneer het emissievrij varen wordt verplicht. De ambitie van de gemeente is om met ingang van 2030 plezierboten van bezoekers en grotere motorjachten die op doorreis zijn emissievrij varen te verplichten. Dit is in lijn met de ambitie van het college om in 2030 een emissievrije zone in te voeren voor alle

		waar je kan varen of zwemmen en op de oevers die toegankelijk zijn voor publiek.” Welnu deze oevers zijn in ieder geval niet toegankelijk voor publiek en vallen dus buiten de voorliggende Visie. Maar als het gaat om het ruimtebeslag óp het water vind ik dat openbaar water openbaar moet zijn. Dat u het beheer heeft wil niet zeggen dat iemand daar geen onbelast genot van zo mogen hebben of gebruik van zou kunnen maken. U kunt daar slechts beperkingen of lasten voor opleggen als dit in het algemeen belang is of er een tegenprestatie tegenover staat. Nu die zie ik niet zo snel bij een eigen ligplaats. En laten we wel wezen een bootje tegen de eigen oever aan neemt geen significante ruimte in. 3 Emissievrij varen verplichten voor alle stadswateren. Wat? De BRTN loopt nota bene door de Oude Gracht en Catharijnesingel. Wilt u nu werkelijk verbieden dat bootjes met een brandstofmotor van mensen die af en toe eens een rondje Utrecht varen niet meer over o.a. Wittevrouwen- Malie- en Tolsteegsingel kunnen? Maar wel over Catharijnesingel en door de Oude Gracht. De uitstoot van een rondje Utrecht door recreatievaart is niet eens in cijfers uit te drukken tegen de achtergrond van al het verkeer in Utrecht. Duizenden mensen in de omgeving hebben een sloepje of klein motorbootje en die wilt u het plezier van een rondje Utrecht afpakken omdat er een brandstofmotortje in zit? Dan ben je echt van het padje. Ik ga er van uit dat u zich beperkt tot verplichte emissievrije boten op de vergunde ligplaatsen (bij het afgeven van nieuwe vergunningen) en niet overgaat tot pesten van booteigenaren in zijn algemeenheid die hier op bezoek komen. Nog een paar verdere opmerkingen 4. De verwachting is dat de Leidsche Rijn weer doorvaarbaar wordt tussen stadsbuitengracht en muntsluis. Dat is goed want het herstelt weer een historische waterweg. Toch is het in feite een doodlopende route en dat is best jammer. De muntbrug is voor de meeste vaartuigen nauwelijks te passeren. Dus waar de mogelijkheid zou bestaan van een nieuw rondje Utrecht, dus naast rondje singel nu ook rondje Leidsche Rijn, Merwedekanaal, Vaartsche Rijn is dit niet echt goed mogelijk. Dat is een gemiste kans zeker nu het drukker wordt op het water zou je zo verkeer meer kunnen spreiden. Zoals het nu wordt blijft het niet meer dan heen en weer varen tussen singel en Munt. Aanbeveling zou zijn om de doorvaarhoogte van de muntbrug te verhogen zodat deze door meer typen (hogere) vaartuigen is te passeren. 5. Een andere aanbeveling zou zijn de sluis bij de Oude Leidseweg weer in gebruik te nemen zodat het Amsterdam-Rijnkanaal kan worden overgestoken richting Woerden. Dat zou werkelijk een opsteker zijn voor de recreatievaart. 6. Dan schrijft onder 10.7 dat u de westelijke stadsbuitengracht aanwijst als plek om te schaatsen. Ook omdat de rondvaartboten om de oost varen. Dat laatste snap ik weliswaar maar ik wil u toch op het volgende wijzen. Bij de laatste gelegenheid dat er kon worden geschaatst op de singels (februari 2021) kon dat aan de oostkant, meer in het bijzonder de Maliesingel, beter dan op de Catharijnesingel (volgens mij was de singel toen net de facto open). Daar kon het eigenlijk niet. Nu de Catharijnesingel doorvaarbaar is geworden en de stroomsnelheid hoger is geworden, vraag ik me af of dat nu wel de juiste kant is. De oostkant met z’n bolwerken heeft	voertuigen 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, waterschappen, 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. Recreatievaartuigen varen dan om de stad Utrecht heen door niet over de Vecht te varen maar gebruik te maken van het Amsterdams Rijnkanaal. 4. Uw voorstel om de Muntbrug te verhogen is niet haalbaar want zeer kostbaar en beschermd stadgezicht. Daarbij heeft de lage Muntbrug ook een remmende werking voor (roei)boten zodat de kans op eventuele botsingen afneemt. 5. Uw voorstel om de sluis bij Oude Leidse te verwijderen is technisch lastig uitvoerbaar, zeer kostbaar en naar verwachting zal de beheerder van de sluis (Rijkswaterstaat) dit niet willen. De monding van het Amsterdam Rijnkanaal (ARK) zal moeten worden aangepast om een veilige oversteek mogelijk te maken. Schepen kunnen niet direct de sluis uit of in varen. Net als bij de Weerdsluis zal dan een zogenaamde wachtsteiger moeten worden gebouwd. Dit is zeer kostbaar en hier is weinig ruimte. Naar verwachting zal Rijkswaterstaat niet meewerken aan het maken van deze oversteek. Het stukje Leidsche Rijn tussen Merwedekanaal en Amsterdam Rijnkanaal is nagenoeg volledig vergund aan woonschepen en de doorvaart is daar zeer smal. 6. Schaatsen blijft vooral afhankelijk van vorst. Oostelijke Stadsbuitengracht heeft laad- en losplaatsen aan Wittevrouwensingel en is de vaste route voor de rondvaart in Utrecht. Als vorst daadwerkelijk doorzet zal algeheel vaarverbod noodzakelijk zijn omdat veilige scheepvaart dan niet mogelijk is.

		veel beschutter water en ik denk dat het daar veel eerder dichtvriest. En over die rondvaartboten gesproken. In 2018 hoefden die kennelijk ook niet over de oostkant te varen.	

32	Woonbootbewoner	Hierbij mijn inbreng over de Visie stadswater: Zoals de gemeente stelt op de website is de Visie er op gericht om "... iedereen zo goed mogelijk te laten genieten van het openbare water in Utrecht. Nu en in de toekomst". Voor sommige mensen betekent dit dat ze meer en vrijer toegang krijgen tot het stadswater, maar helaas betekent het voor andere mensen meer drukte, overlast en vermindering van woonplezier. Met name over deze zaken maak ik mij druk als woonbootbewoner. Met het doortrekken van de vaarweg van Oudegracht naar de Leidsche Rijn, zal het vaarverkeer toenemen en hiermee zullen voor ons verschillende vormen van overlast toenemen (pagina 26). Mensen met een vaste ligplaats in Utrecht zijn vaak ervaren schippers en zij houden zich vaak goed aan de regels en de snelheden. Ook kano's en SUP's leiden tot bijzonder weinig overlast. Waar ik wel veel overlast verwacht is van huurboten en passagiersschepen. Veel schippers van (zelf)huurboten hebben geen ervaring en vaak hebben ze lak aan de regels, onder het mom van 'ik kom hier toch maar 1 keer'. Mensen die een boot met schipper (BBQ-boot, Tapas-boot, etc) huren hebben vaak iets te vieren of ze zijn in een uitbundige stemming, dus ook hier ligt geluidsoverlast in de lijn der verwachting. Zoals de gemeente zelf aangeeft is de overlast de laatste 3 jaar verdrievoudigd. Desondanks is de gemeente voornemens om het aantal vergunningen voor fluisterboten en passagiersschepen uit te breiden ten opzichte van het huidige aantal (pagina 56). Om de overlast te beperken stelt de gemeente een aantal maatregelen voor als onderdeel van Ambitie 11 (pagina 67): 11.1 Verbod op snelle vaartuigen 11.2 Vaarverbod voor de nacht 11.3 Handhaving vanaf het water 11.4 Verbod op versterkte muziek. Deze maatregelen zijn wat mij betreft echter niet afdoende om de overlast te beperken. Als bewoner op het water en als belanghebbende verzoek ik u graag om de volgende maatregelen op te nemen in de Visie Stadswater: 1. Duidelijkere plannen voor handhaving In de stadsVisie wordt gesproken over handhaving op het water en de meeste regels die worden genoemd zijn afhankelijk van handhaving. De gemeente stelt echter niet dat er extra handhavers worden ingezet of dat de capaciteit wordt uitgebreid. Ook is er niks opgenomen in de Visie of handhavers worden ingezet die specifiek gericht op de handhaving van de regels rondom het stadswater. Graag verzoek ik de gemeente om een apart hoofdstuk te wijden aan de concrete inrichting van de handhaving, incl een duidelijke aanpak en de te verwachten handhavings-capaciteit. 2. Ruimere venstertijden van 22.00 - 08.00 uur Zeker op warme dagen zal de verwachte overlast het hoogst zijn tussen 22.00 en 0.00 uur en vroeg in de ochtend. Dit is de tijd dat mensen slapen, en daarmee ook de tijd dat overlast als het meest indringend wordt ervaren. Dit zijn echter ook de tijden dat er nog relatief veel bootjes onderweg zijn en de handhavingscapaciteit in de avonduren is beperkt. Ik verzoek u daarom dringend om de venstertijden ruimer aan te houden. Alle voorgenomen maatregelen hangen direct samen met de handhaving op het water, om die reden zie ik een duidelijke noodzaak voor aanvullende maatregelen: 3. Sluiten verhuurlocaties tussen 22.00 en 08.00 uur Voor zover dat nog niet het geval is	Dank voor uw reactie op de Visie. Hieronder geven we puntgewijs antwoord: 1. Het klopt dat meer meerdere maatregelen uit de Visie vragen om extra toezicht en handhaving en het opleiden van BOA's voor in het vaar- en zwemseizoen. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de politie, het waterschap en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. In het uitvoeringsprogramma wordt ingegaan op de dekking van de uitvoeringskosten en de gewenste versterking van de gemeentelijke organisatie inclusief handhaving. Voor de uitvoering van de Visie is nog niet voldoende geld. De benodigde financiering wordt in het uitvoeringsprogramma 2024-2027 opgenomen en integraal afgewogen door de gemeenteraad. 2. De ingangstijd voor het nachtelijk vaarverbod passen we aan van 0.00 naar 23.00 uur (paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 11.2). Hierdoor sluiten de tijden voor het varen aan bij de tijden die nu gelden voor de oever volgens de APV. 3. Er gelden nu geen sluitingstijden voor verhuurlocaties. Door het nachtelijke vaarverbod (verbetermogelijkheid 11.2) wordt overlast in de late en vroege uren beperkt. Daarom is de gemeente niet van plan sluitingtijden voor verhuurlocaties voor te schrijven. 4. Uw voorstel voor een fysieke barrière Van de Sijpesteijntunnel vraagt om een fysieke afsluiting van een vaarweg. Dit zijn wij niet van plan. Wij monitoren na de opening het aantal vaarbewegingen en incidenten en nemen een aantal maatregelen ter voorkoming van overlast, zoals een verbod op versterkt geluid en een vaarverbod voor de nacht. Indien uit de monitoring blijkt dat er knelpunten ontstaan dan kunnen we bijsturen.

		verzoek ik de gemeente om verhuurlocaties van fluisterboten en passagiersschepen sluitingstijden op te leggen tussen 22.00 uur (of vroeger) en 8.00 uur (of later). Hiermee wordt de overlast in de late en vroege uren beperkt. Mocht de ervaren overlast beperkt zijn dan kunnen deze sluitingstijden later worden verruimd (onder voorwaarden). 4. Fysieke barrière Van Sijpesteijntunnel Het aantal woonboten in de Oudegracht is zeer beperkt, dit is echter niet het geval in de Leidsche Rijn en het Merwedekanaal. Geluid op het water draagt ver en bootjes varen op korte afstand langs, wat zich vertaalt in een hoge mate van (geluids)overlast. Ook het aantal directe omwonenden aan de Leidseweg en de Leidsekade is groot. Met het fysiek beperken van de vaargang (in overeenstemming met de venstertijden) ter hoogte van de Van Sijpesteijntunnel zal de overlast zeker worden beperkt, onafhankelijk van handhaaf-capaciteit. Werkzaamheden voor het openen van de vaargang moeten nog beginnen dus mijn verzoek aan de gemeente is om een fysieke afsluiting mee te nemen in de bouwplannen. Een fysieke afsluiting kan zijn in de vorm van een slagboom, een balk/ketting, sluisdeuren, etc. de keus hiervoor laat ik graag aan de gemeente over.	

33	Bewoner met elektrische sloep	Middels deze email wil ik graag een reactie te geven op de Visie Stadswater. Tijdens het vaarseizoen en bij mooi vaar ik wekelijks op de Utrechtse wateren. Dit in een elektrische tendersloep. Afgelopen vaarseizoen, mooi weer maar helaas schade en onveilige situaties Er wordt in de Visie uiteengezet dat de afgelopen 4 jaar een verdubbeling van het totaal aantal boten zichtbaar is en dat het drukker wordt. De gemeente stelt dat het wil weten hoeveel ruimte er nog is voor meer boten voordat er knelpunten op het water ontstaan (pagina 33 van de Visie). De grens is wel bereikt. Afgelopen seizoen ben ik aangevaren door roeiers van Orca. Zij roeien achteruit, sneller dan 4.5 km per uur. Zij torpedeerden zichzelf in de sloep. De schade betrof 1500 EUR. Dit op het begin van het Merwedekanaal. Op de Kromme Rijn hebben toeristen met hun roeiriemen schade aan de lak veroorzaakt. Ze zigzaggen van links naar rechts en horen je niet aankomen omdat er elektrisch wordt gevaren. Tevens wordt er geblowd en alcohol gedronken in de kano's. Het grootste gevaar op het water zijn de sloepen van Sloepdelen.nl. Deze zijn volgepakt met (dronken) vrijgezellenfeesten of studenten, ze varen door de Oude Gracht alsof met de nieuwe opnames van de actiefilm Amsterdamned (1970) bezig zijn. Ze houden continue de op -en aftstapplaatsen bezet op de Oosterkade en zorgen voor veel overlast. Tevens kunnen ze niet varen. U zult zelf ook de blauwwitte boten gezien hebben vol schade. Menig keer is er sprake van "bijna" ongelukken. In deze reactie zullen een aantal punten worden toegelicht, evenals concrete vragen t.a.v. de Visie. Kunt u daarom niet Thematisch antwoorden, waarin meerdere vragen van verscheidende reacties gezamenlijk worden beantwoord? Het zou op prijs worden gesteld wanneer u concreet kunt antwoorden op de vragen. Bezoekers in eigen stad hebben eveneens een belang: nieuwe categorie in de Visie. We liggen in Jachthaven Ravenswater aan het Merwedekanaal, net zoals veel andere Utrechters. Hier wordt plek geboden voor ± 75 sloepen. Wanneer u het heeft over Plezierboten (recreatievaartuigen) van bezoekers zonder ligplaats (pagina 28 van de Visie) dan vallen deze Utrechters ook in de categorie van de 300 -400 plezierboten die de stad "bezoeken". Bezoeken is een verkeerde term. We varen rond in onze eigen stad voor een paar uur. Bijvoorbeeld rondje Singel of richting Amelisweerd naar Theehuis Rhijnauwen en weer terug. De route is dan over het Merwedekanaal, Vaartsche Rijn en dan de Singel op of de Kromme Rijn. In de Omgevingsvisie Binnenstad wordt verwezen naar regulering. Als de drukte op het water te groot wordt, (plaatselijk) te kiezen voor spierkracht (roeiboot of kano) boven varen met een motor. Er wordt hier voorbij gegaan dat roeiboten een breedte hebben van +/- 4 meter i.v.m. hun roeispanen (roeivereniging Viking blokkeert menigmaal de Singel of Gracht, waar ze overigens sneller dan 4.5 km varen). Er bestaat ernstige zorg dat er wordt ingezet op beheersen en spreiden van drukte op het water (Pagina 13 Participatieverslag 2021) en er op gegeven moment sprake zal zijn van het vaststellen van een maximum aan de vaarcapaciteit (pagina 33 van de Visie). We willen zeker weten dat we kunnen blijven varen. Vragen: 1. Kunt u in uw Visie een extra categorie opnemen: Plezierboten (recreatievaartuigen) van ingezetenen van de Gemeente Utrecht zonder ligplaats. Onderkent u doordat zij ook belasting	Hieronder puntsgewijs antwoord op uw inspraakreactie: 1. In de Visie nemen we geen aparte categorie op voor plezierboten zonder ligplaats. Met betrekking tot varen heeft deze categorie evenveel rechten als vaartuigen met ligplaats. Een aparte categorie is dus niet nodig. 2. Wij garanderen dat de bewoners van Utrecht met een vaartuig zonder ligplaats kunnen blijven varen op de Uterchtse wateren. Uw zorg dat er een maximum aan de vaarcapaciteit komt is niet aan de orde. Uit ons onderzoek blijkt dat er beschikbare ruimte is op het water om stapsgewijs te groeien. De Visie stelt een aantal maatregelen voor om de bevaarbaarheid en het gebruik van het stadswater voor zoveel mogelijk mensen te garanderen. 3. Op dit moment zijn er geen plannen of juridische gronden om het aantal exploitatievergunningen te beperken. 4. Dit blijkt uit het onderzoek. Overigens kunt u dit zelf nagaan. Het onderzoek is openbaar en is te vinden op de Denkmee site. 5. Zoals aangegeven is het beperken van exploitatievergunnigen niet kansrijk. De gemeente heeft hiervoor geen juridische gronden. De overige regels zoals een verbod op versterkt geluid en een nachtelijk vaarverbod moeten overlast in de toekomst beperken (paragraaf 3.4, ambitie 11). 6. U geeft terecht aan dat het Merwedekanaal geen roeibaan is en dat de roeiverenigingen niet het alleenrecht hebben op het Merwedekanaal. De gemeente wil de roeisport in de stad behouden en stelt verschillende verbetermogelijkheden voor (paragraaf 3.2, ambitie 5). 7. De toegang tot de Wilhelminahaven is op verzoek van de roeiers aangepast om de veiligheid te borgen. De Wilhelminahaven is geen openbare haven. Aanpassingen hier zijn alleen mogelijk in overleg met de beheerder van de Wilhelminahaven. 8. We nemen deze locatie op in de zoektocht naar officiële op- en afstapplekken. De realisatie is afhankelijk van afstemming met omwonenden en roeiverenigingen. 9. en 10. De Veilinghaven is een privehaven daarom geldt er een invaarverbod. Voorzieningen maken in de Veilinghaven moet in overleg met de eigenaren van de Veilinghaven. 11. De Kromme Rijn bij het landgoed Amelisweerd is één van de vijf locaties waarvoor we gaan onderzoeken of officieel zwemwater wenselijk en haalbaar is. Bij dit onderzoek kijken we ook naar de

		betalen binnen de gemeente Utrecht evenals Waterschapsbelasting, evenveel rechten hebben als recreatievaartuigen met ligplaats. 2. Gezien de investeringen die booteigenaren maken of hebben gemaakt, kunt u garanderen dat ingezetenen van de Gemeente Utrecht zonder ligplaats kunnen blijven varen op de Utrechtse wateren? 3. Grenzen stellen aan exploitatie van verhuurbedrijven Er wordt uiteengezet dat de afgelopen 4 jaar een verdubbeling van het totaal aantal boten zichtbaar is en dat het drukker wordt. De gemeente stelt dat het wil weten hoeveel ruimte er nog is voor meer boten voordat er knelpunten op het water ontstaan (pagina 33 van de Visie). Die grens is bereikt. In het Participatieverslag Visie Stadswater wordt op pagina 26 geopperd om de exploitatievergunningen beperken. De groepen die in deze bootjes rondvaren lijken soms minder een “vaar etiquette” te hebben. Gemeente geeft aan regelmatig gesprekken te hebben met bewoners uit binnenstad die overlast ervaren. Uit onderzoek van Mobycon blijkt dat aantal vaarbewegingen van onbemande verhuurbootjes afgelopen jaren is afgenomen. 4. Is dit echt zo wanneer we kijken naar de periode, tijdstippen manier waarop gemeten is? Het beperken van exploitatievergunningen wordt als niet kansrijk beschouwd. Sterker nog, er is behoefte om meer plekken te zoeken voor verhuur bootjes zodat meer mensen kunnen genieten van het water. Het nagaan hoeveel verhuurbedrijven wenselijk is onderdeel van de gepresenteerde Visie. Vragen: Op pagina 56 worden de meest gewenste ligplaatsen geduid. Sloepdelen.nl zijn bootjes voor max 12 personen waar geen schipper voor nodig is (onbemande verhuur). 5. Is sloepdelen.nl opgenomen in de tabel, zo niet onder welke categorie zouden zij vallen? Wat zijn de aangewezen af -en aanmeerplekken gedurende de dag aangewezen voor deze categorie? In praktijk bezet Sloepdelen.nl in wisselende samenstelling gedurende de gehele dag de Oosterkade, al dan niet langer dan 15 minuten. Kunt alstublieft heroverwegen de exploitatievergunning van dit type verhuurbedrijven in te trekken of afschalen? 6. Maak Vaarroute Utrecht ZuidWest mogelijk, Merwedekanaal is geen roeibaan! Op pagina 13 van de Visie wordt er verwezen naar Roeiwater op het Merwedekanaal. In het convenant tussen de Gemeente Utrecht en roeiverenigingen is duidelijk gesteld dat roeiverenigingen geen alleen recht hebben op het Merwedekanaal. Eveneens is in de raadsbrief van 2017 aangegeven dat de roeiers niet het exclusieve recht hebben op het openbare vaarwater. In praktijk wordt dit alleenrecht wel geclaimd, dit moet terug te zien zijn in de tellingen van type vaarvoertuigen. Pleziervaart mijdt deze route. De verwachting is echter dat pleziervaart zal toenemen i.v.m. doortrekken Leidsche Rijn Oost en recent toegenomen horeca aan het water. Vragen: 7. De Wilhelminawerf (zie bijlage 1, #1) is niet opgenomen in de Visie. Hier is een haven aangelegd met horeca. Er is nu een paalconstructie opgetuigd voor de ingang van de haven (voordat je de tunnel in moet), waar je alleen aan de linkerzijde (bakboordzijde) kan insteken. Je kan deze alleen tegen de vaarrichting in benaderen komend vanuit de richting van Amsterdam	veiligheid en zullen we samen met het waterschap kijken of markeringen en extra borden nodig zijn om de veiligheid te waarborgen. 12. Zoals u kunt lezen in paragraaf 3.2 onder verbetermogelijkheid 4.3 zijn wij van plan een zwemverbod in te voeren op de doorgaande motorbotenroute BRTN-9. Voor de westelijke stadsbuitengracht zal formeel een zwemverbod gaan gelden vanwege grote veiligheidsrisico's. 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 vaartuigen en zwemmers. Bij Paardenveld is nu onvoldoende ruimte is en komt naar verwachting dus een zwemverbod. 13. In het vervolgonderzoek naar de haalbaarheid en wenselijkheid van officieel zwemwater bij de Muntsluis zullen we ook kijken naar de veiligheid bij de Muntbrug als de Leidsche Rijn is verbonden met de Catharijnesingel. 14. De Oosterkade blijft beschikbaar als tijdelijke ligplaats voor recreatievaart. Grotere passagiersschepen voor meer dan 12 passagiers moeten naar andere op- en afstapplaatsen in de stad. Er is nog geen afmeerbeleid afgesproken voor de overige nieuwe trappen aan de Ooster- en Westerkade. 15. Over meer geschikte af en aanmeerlocaties voor pleziervaart wordt nagedacht in samenspraak met alle direct betrokkenen zoals omwonenden, roeiers, etc. 16. Dank voor uw steun voor het instellen van eenrichtingsverkeer op de Oudegracht. De gemeente wil vasthouden aan het eenrichtingsverkeer maar wel anders dan tijdens de inspraak voorgesteld. We passen de Visie aan wat de betreft de periode. Eenrichtingsverkeer geldt alleen van juni t/m augustus en niet meer het hele jaar. Tijdens deze zomermaanden is het druk met boten op het water. Ook wil de gemeente het eenrichtingsverkeer de komende jaren nog niet invoeren. We hebben berekend dat er een knelpunt ontstaat bij de Stadshuisbrug bij een toename van 50% meer boten op een drukke zomerdag. Ten westen van de Stadhuisbrug ligt het rak, dus tot en met de de volgende brug, als eerste helemaal vol met wachtende boten. Een veilige en vlotte doorvaart over de Oudegracht komt dan in het geding. De gemeente wil het eenrichtingsverkeer kunnen invoeren als we dit punt bereikt hebben. We zitten nu nog niet op dit punt en verwachten dat we de komende jaren dit punt nog niet bereiken. De

		Rijnkanaal. Komend uit Oog&Al zal je een ruime bocht moeten maken. Als gevolg hiervan zullen plezierboten aanmeren aan de kant of wachten (bootfile) voordat ze naar binnen kunnen. a. Wat is de Visie om hier veilig in -en uit te varen wanneer er tegelijkertijd wordt gedaan aan wedstrijdroeien (al dan niet trainingen). b. Kan deze bepaling aangepast zodat pleziervaar vrij zicht heeft, van beide vaarrichtingen kan in -en uitvaren? c. Kan de gemeente hier bebording aanbrengen waarin de hoogte en breedte van de tunnel zichtbaar wordt, alsmede diepte van het vaarwater. 8. In de Dichterswijk aan het Ringpark (zie bijlage 1 #2) is een onofficiële op en afstap plaats voor plezierboten. Veelal voor bewoners uit de wijk, alsmede kano's en sups. Kan hier een officiële op -en afstap plaats gecreëerd? Dit met bebording hoe lang je hier kan liggen (15 min), alsmede bolders om lijnen aan te leggen. 9. De Veilinghaven in de Dichterswijk (zie bijlage 1 #3) wordt verder ontwikkeld de aankomende tijd. De kade wordt hier onofficieel gebruikt voor recreatie. Veelal voor bewoners uit de wijk, alsmede kano's en sups. Kan hier een officiële op -en afstap plaats gecreëerd voor pleziervaart? Dit met bebording hoe lang je hier kan liggen (15 min), alsmede bolders om lijnen aan te leggen. 10. Kan het invaarverbod in de Veilinghaven opgeheven zodat de achterliggende horeca te bereiken is, alsmede de Veilinghaven kade? Zwemmers zorgen voor levensgevaarlijke situaties voor de pleziervaart, voorkom ongelukken! In de Visie wordt verwezen naar zwemmen in de stad. Er is sprake van niet-officiële zwemlocaties, zoals de Muntsluis en de Kromme Rijn in Amelisweerd. Dit zou een deel van het tekort aan officieel zwemwater opvangen (pagina 17 van de Visie). 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. Vragen: 11. Er wordt gezwommen in de Kromme Rijn en van de brug bij Landgoed Amelisweerd afgesprongen. Zwemmers zijn slecht zichtbaar, ze zitten in de dode hoek. Tevens horen zwemmers elektrische sloepen niet aankomen. Kunnen jullie per direct (al dan niet in samenspraak met het Waterschap) bebording plaatsen dat het verboden is van de brug te springen. Al dan niet in samenspraak met het Waterschap zwemzones voor het vaarseizoen 2023, duidelijk afbakenen met zogenoemde boeien. Dit bij landgoed Amelisweerd als mede halverwege tussen Amelisweerd en Rhijnauwen. 12. Er wordt gezwommen op de Singel bij Paardenveld. Zwemmers horen (elektrische) sloepen niet aankomen. Het is hier te smal om te zwemmen. Kan hier een zwemverbod ingesteld en gehandhaafd? 13. Wanneer Leidsche Rijn Oost wordt doorgetrokken en het weer mogelijk is de Vaarroute Utrecht ZuidWest te varen, zal er een nieuw knelpunt ontstaan bij de Munt. Er staat al bebording bij de Munt dat het verboden is van de brug te springen. Dit helpt niet, ondanks handhaving. Welke andere oplossingen zijn er overwogen? Kunnen jullie zwemzones duidelijk afbakenen met	gemeente vind het niet wenselijk om éénrichtingsverkeer alleen op drukke dagen of tijdens bepaalde tijdsvensters in te voeren. Ook willen we geen uitzondering maken voor specifieke doelgroepen zoals verhuurbootjes en rondvaartboten. Meerdere uitzonderingen op de regel leidt tot onduidelijkheid waardoor kans groot is dat niemand zich aan het eenrichtingsverkeer houdt.

		zogenoemde boeien, zodat pleziervaart ongehinderd en veilig kan doorvaren? De Oosterkade moet beschikbaar blijven voor aan -en afmeren: verwijder exploitatie Er wordt in de Visie gesproken over het instellen van een aan -en afmeer verbod i.v.m. overlast voor bewoners door exploitatie en verhuur. De Oosterkade is de ideale opstap plaats gezien de nabije ligging van Vaartsche Rijn station en parkeergarage. Overstappen in een bootje is zo gedaan. Voor Utrechts met -of zonder ligplaats wordt hiernaartoe gevaren om passagiers op te pikken voor een paar uurtjes rondje Singel of Kromme Rijn. Gezien de binding met de stad en de wens die leefbaar te houden veroorzaken we geen overlast. De locatie sluiten is een slecht idee en zal alleen maar zorgen voor verplaatsing van het probleem. 14. Vragen: Kunt alstublieft de Oosterkade beschikbaar houden voor af -en aanmeren van pleziervaart? Zo niet, wanneer u alsnog de overlast gaat aanpakken d.m.v. instellen van een af- en aanmeer verbod, kunt u dit dan eerst testen gedurende een vaarseizoen voor verhuur en exploitatie bedrijven? Er worden nu juist meer af-en aanmeer plekken gecreëerd tegenover de Oosterkade, namelijk middels trappen aan de Westerkade. Wat is de functie van deze trappen wanneer je er niet mag aan -en afmeren? 15. Kunt u zorgdragen voor meer geschikte af en aanmeer locaties voor pleziervaart. Bijvoorbeeld op het Merwedekanaal (Dichterswijk, de Munt, Vaartsche Rijn ter hoogte van de Helling, Leidsche Rijn Oost) Pak de bottleneck aan bij de Stadhuisbrug 16. Tot slot zou er support zijn voor eenrichting verkeer op de Oude Gracht of een stoplicht bij de Stadhuisbrug. Dit is inderdaad een bottleneck en in praktijk levert dit gevaarlijke situaties op door schippers die niet kunnen varen (onbemande verhuur) alsmede grote plezierjachten (15 meter) die alles blokkeren en dan niet meer terug kunnen. Laat deze reactie bijdragen aan de leefbaarheid van Utrecht Laten we niet doorslaan door het de pleziervaart (recreatievoertuigen) onmogelijk te maken een ronde te varen op de mooie Utrechtse wateren. Indien er nog vragen of opmerkingen zijn dan kunt u mij bereiken via email. Ik zie u concrete antwoorden per vraag graag tegemoet.	

34	Stichting Vergroening Singel030	Bij deze de reactie van Stichting Vergroening Singel030. Reactie op de Visie Stadswater van stichting Vergroening Singel030 De stichting Vergroening Singel030 zet zich in om al het stadswater in de gemeente Utrecht gezonder te maken. We zijn dan ook verheugd enkele aanknopingspunten te zien in deze Visie. De grachten in en rond de binnenstad worden aangeduid als “zoekgebied voor nieuwe vestigingsplaatsen waterplanten” en op enkele stukjes na wordt bij de overige wateren in de stad aangegeven dat er “kansen voor natuurvriendelijke oever” zijn. Dat is een mooie bijvangst voor een Visie Stadswater die gaat over hoe we het water kunnen gebruiken, hoe het water beter toegankelijk te maken voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Dit uitgangspunt voor de nota is echter de wereld op zijn kop. Het oude denken waarbij uitgegaan wordt van het gebruik van het water door mensen moeten we loslaten! De mens (de gemeente) moet haar verantwoordelijkheid nemen. We staan voor de opgave te moeten voldoen aan de Europese waterkwaliteit normen, dit is kader stellend voor wat verder mogelijk is.Het gebruik van het water door bewoners, ondernemers en bezoekers komt dan op de tweede plaats. Vergroening Singel030 pleit er voor dat de gemeente zich op de eerste plaats gaat inspannen voor gezond stadswater, stadswater waarvan de ecologische kwaliteit minimaal voldoet aan de doelen van de Europese Kaderrichtlijn water. De bewoners van Utrecht hebben daar ook baat bij. Bijvoorbeeld het aanpassen van de huidige oevers in natuurvriendelijke oevers zorgt niet alleen voor een verbetering van de ecologische kwaliteit en biodiversiteit, maar helpt ook tegen hittestress en zorgt voor groen in de stad, ook in droge tijden. Vergroening Singel030 vraagt: ·Om op korte termijn een Visie “Gezond Stadswater” op te stellen, waarin wordt aangegeven wat, waar en wanneer er wordt ondernomen om de ecologische kwaliteit van het stadswater en haar directe omgeving te verbeteren en hiervoor financiën vrij te maken. Deze Visie “Gezond Stadwater” vormt het uitgangspunt, geeft de kaders aan voor de overige Visies die van invloed zijn op de kwaliteit van het Stadswater. ·De titel van de voorliggende Visie “Visie Stadswater” zo aan te passen dat die aansluit bij de inhoud van de Visie, namelijk “Visie Gebruik Stadswater”. ·Om verdere achteruitgang van de kwaliteit van het stadswater te voorkomen, vraagt Vergroening Singel030 om bij iedere ingreep, die voortvloeit uit de Visie gericht op het creëren van nieuwe recreatieve functies, vooraf te onderzoeken wat het effect is op de ecologische kwaliteit. En bij een mogelijk negatief effect af te zien van de ingreep. Waar kansen liggen om de ecologische kwaliteit te verbeteren daar direct werk van te maken, en niet zoals in de Visie wordt aangegeven deze pas uit te voeren als ze kunnen meeliften met andere werkzaamheden. We kijken uit naar de reactie en zijn altijd bereid om mee te denken.	Deze Visie richt zich voornamelijk op het gebruik van het water door mensen. Vanzelfsprekend zijn dieren een belangrijke medegebruiker. Bij de uitvoering van deze Visie is een belangrijk leidend principe het behoud en de verbetering van gezond water (zie paragraaf 4.1). Dit betekent dat bij de uitvoering van verbetermogelijkheden wordt gekeken naar de aanwezige natuurwaarde. Het gebruik mag niet leiden tot een verslechtering. Op sommige plekken zullen we dus voor kiezen om menselijk gebruik juist niet te stimuleren maar de natuur voorrang te geven. De waterkwaliteit en de biodiversiteit zijn voor de gemeente ook belangrijk. In de Visie Water en Riolering zijn waterkwaliteitsdoelen voor het jaar 2027 opgenomen die moeten worden behaald volgens de Europese Kaderrichtlijn Water. In het bijbehorende programma Water en Riolering staan de maatregelen die het hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden en de gemeente tussen 2022 en 2026 wil uitvoeren. Denk hierbij aan het aanleggen van natuurvriendelijke oevers, visvriendelijk maken van sluizen en gemalen en het maken van nieuwe fauna uittreedplaatsen (FUP's). Hierbij maken we gebruik van de meest recente ecoscan metingen uit de zomer 2021 en de kansenkaart voor de ontwikkeling van natuurvriendelijke oevers. Zie voor het programma Water en Riolering: https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/7488a916-1016-48ae-9f05-422859f342ed

35	Roeiploeg Utrecht	Met veel aandacht hebben we de Visie stadswater doorgelezen, goed dat de gemeente na wilt denken over de toekomst op en rond het water. Wij zien het ook gebeuren dat het drukker op en rond het water wordt en dat is denk ik alleen maar positief maar het moet ook veilig en fijn zijn voor ieder. Wie zijn wij, (en waar ik namens deze reactie stuur op de Visie stadwater) Wij zijn Roeiploeg Utrecht. We zijn een sloeproeiverenging die zijn roots kent uit de zeevaartschool die Utrecht rijk was. Op deze school was sloeproeien nog een vak. Toen de school samen ging met de Hogeschool zijn een aantal fanatieke (oud)leerlingen verder gegaan als sloeproeiverenging en we altijd een link blijven houden met de Hoge school. Aankomend jaar mogen we ons dertigjarig bestaan vieren In die dertig jaar zaten we eerst 10 jaar aan de Jutfaseweg en toen ons clubcontainer/gebouw afbranden zijn we naar de veilinghaven gegaan. Deze was toen net af en wij zijn hier één van de eerste bewoners. Hier liggen we op de dag van vandaag nog met een Groningerzeetjalk die dienst doet als clubschip. We hebben onderstaande punten op de Visie stadwater (per pagina nr. geordend) 1. Pagina 15.: Wij komen helaas niet voor in dit stuk. Eigenlijk zijn er 5 roeiverengingen naast ons heb je ook nog de Barbarossa. Zij zijn gelinkt aan Hogeheemraadschap de Stichtse Rijnlanden en liggen bij de zeeverkenners. Roeiploeg Utrecht is gevestigd in de veilinghaven (op de foto op pagina 15 zijn zelfs de sloepen te zien). Ons vaargebied is Merwedekanaal, Vaartsche Rijn, Singel, Oud gracht en Kromme Rijn. (tot aan Bunnik). Bij ons mag iedereen lid worden vanaf 18 jaar en ouder. 2. Pagina 15, 33(punt 4) 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 .In hoeverre wordt in het ontwerp rekening gehouden met roeien en dan specifiek met sloeproeien? 3. Pagina 21: Wij ontbreken op het kaartje, we zitten op onderstaande locatie: (rode cirkel) 4. Pagina 29: Hier worden wij (en de Barbarossa) vergeten. Gemiddeld roeien wij vijf avonden met 2/3 boten door de binnenstad. 5. Pagina 31: Hier worden wij (en de Barbarossa) vergeten. De cijfers van Roeiploeg utrecht zijn: 120 volwassen leden (100%) waarvan 30 recreanten die 1 keer per week roeien en de overige (wedstrijd roeiers) roeien 2 keer per week. En door ruimte gebrek hebben we een wachtlijst van 30 a 40 man/vrouw. Er wordt hier ook over een convenant gesproken tussen roeiers en de gemeente. Echter zijn deze afspraken niet met ons gemaakt omdat wij hier niet voor waren uitgenodigd. 6. Pagina 33: Punt 10: Grachtenrace Rondom, dit is een sloeproeiwedstrijd die al 20 jaar wordt gehouden op de 2de zaterdag van April. Hierbij komen sloepen uit heel Nederland naar Utrecht voor een wedstrijd. 7. Pagina 36, 47: Hier wordt gesproken over een mogelijke zwemlocatie in de Veilinghaven. Kwa veiligheid willen we dit afraden. Wij roeien hier elke avond in en uit. Zwemmers zien ons vaak laat en voor de stuurmannen is het soms ook lastig om zwemmers te zien. Tevens varen er af en toe ook (grote)boten uit deze haven.	Dank voor uw inspraakreatie. Hieronder puntsgewijs onze antwoorden: 1, 3, 4, 5, 8. Wij zullen de roeiploeg Utrecht en Barbrossa zowel in tekst als op de kaarten opnemen in de Visie stadswater. Dank voor jullie informatie. 2. In het voorlopig ontwerp voor de aansluiting van Stadsbuitengracht met Leidsche Rijn Oost wordt niet specifiek rekening gehouden één specifieke doelgroep. De doorvaart onder de Sijpensteintunnel zal lang en smal worden. De breedte is max 6 meter en waarschijnlijk nog smaller. 6. Wij nemen de Grachtenrace Rondom op als voorbeeld van een evenement. 7. Wij delen u mening dat in de Veilinghaven conflicterende belangen spelen m.b.t. varen en zwemmen. Wij constateren echter ook dat er nu al regelmatig gezwommen wordt. U geeft aan dat het onveilig is om hier te zwemmen omdat er wordt gevaren. Voor het aanwijzen van mogelijke nieuwe officiele zwemlocaties wordt dit belang meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek. De omwonenden en andere belanghebbenden in de buurt van de vijf locaties worden betrokken bij het vervolg. De inzet van gemeente is bij dit onderzoek om de overlast voor de druk bezochte locaties zoals Muntsluis en Veilinghaven te verminderen ten opzichte van afgelopen jaren en in ieder geval niet meer wordt. Op basis van de bevindingen uit het vervolgonderzoek zal het college in afstemming met de omwonenden, medeoverheden en gemeenteraad bepalen of officieel zwemwater haalbaar is of dat de locatie beter een niet-officiele locatie kan blijven of dat zwemmen zelfs verboden moet worden. 9. Een groot evenement is meer dan 200 mensen. Factorem zoals alcohol, vuurwerk etc bepalen dit mede. Voor meer info ga naar www.utrecht.nl en zoek op "evenementen". 10. Wij herkennen uw constatering dat tijdens mooie zomerdagen gezwommen wordt in de Vaartsche Rijn ter hoogte van de Westravenstraat. Zoals u kunt u lezen zijn wij voornemens om op de regionale vaarroute, waaronder de Vaartsche Rijn valt, een zwemverbod in te voeren. Discussie is nog of we zwemmen in de sluiskom zelf nog wel willen toestaan mits we de zwemzone hier duidelijk kunnen markeren met bijvoorbeeld een ballenlijn of bebording.

		8. Pagina 50: in dit hele stuk komen Roeiploeg Utrecht en Barbarossa niet in voor. 9. Pagina 66: Punt 10.6 hier wordt gesproken dat bij grote evenementen er een vaarverbod kan worden afgegeven. Wat wordt gezien als een groot evenement? 10. Pagina 70: Er wordt tijdens mooie zomerdagen ook gezwommen op de Vaartsche Rijn ter hoogte van de Westravenstraat. Hier springt jeugd vanaf de kant in het water of komen net het hoekje om zwemmen als we door de oude sluis varen. Dit levert vaak gevaarlijke situaties op. Ik hoop dat jullie wat aan onze input hebben en hoop dat deze input ook mee wordt genomen in de definitieve uitwerken van de Visie stadwater. En graag gaan we (ik) in gesprek met u om deze punten toe te lichten als er onduidelijkheden zijn.	

36	Bewoner en zwemmer	Hierbij reageer graag op de door u gepresenteerde omgevingsvisie. Als openwaterzwemmer heb ik vooral met interesse de delen over zwemwater gelezen en dan m.n. rond Utrecht Lunetten, waar ik woon. Ik meen ergens gelezen te hebben dat voor iedereen in Utrecht geschikt zwemwater op max. 10 min. fietsen zou moeten zijn. Het kan best zijn dat ik er in de grote hoeveelheid tekst overheen heb gelezen, maar ik zie niet heel veel concrete plannen met betrekking tot uitbreiding van het gemeentelijke zwemwater. Bij de ambitie lees ik wel: Meer plekken waar mensen veilig kunnen zwemmen in en verblijven aan buitenwater. De Maarsseveense Plassen en de plassen in Vleuten-De Meern worden regelmatig genoemd, maar zijn nog best een flink eind fietsen om eventjes een frisse duik te nemen of een half uurtje zwemmen. Een paar jaar geleden heb ik een vraag gesteld aan de gemeente over zwemlocaties in de regio. Toen werd gesuggereerd dat er ook best gezwommen zou kunnen worden in het Inundatiekanaal in Utrecht lunetten en rond de forten. Wel werd daarbij opgemerkt dat deze wateren niet regelmatig bacteriologisch getest worden, dat de waterkwaliteit slechter kan zijn na hevige buien en dat ze niet gecontroleerd op rommel op de bodem, uitstekende onderdelen etc. Ik heb desalniettemin beide serieus overwogen, maar in het inundatiekanaal is bijna niet te zwemmen, omdat het daar in de zomer helemaal volgegroeid is met waterlelies en bovendien wordt er inderdaad ook nogal wat nog al eens troep in gedumpt zoals fietsen. Rond de forten ziet het water er ook niet zo schoon uit, groeien ook heel veel waterplanten, worden veel honden in het water gelaten waar het wat ondieper is en zolang de waterkwaliteit van beiden niet regelmatig gecontroleerd wordt door de gemeente, durf ik het toch niet aan. Deze wateren worden in uw stuk overigens niet genoemd. Ook heb ik vaak overwogen om in de Krommerijn te gaan zwemmen, omdat ik zie dat dat wel gebeurt, maar ook daarvan weet ik dat waterkwaliteit niet gecontroleerd wordt en wordt er regelmatig op social media gewaarschuwd voor de ziekte van Weil, veroorzaakt door ratten. Dat heeft me heeft tegengehouden om daar te gaan zwemmen. Daarbij komt dat het water uit de Lek komt, waar veel gevaren wordt, dus is me niet duidelijk hoe schoon dit water is. Het zou mooi zijn als de gemeente dit water nog eens extra onder de loep neemt, wat de mogelijkheden zijn voor een officiële zwemplek. Wel zie ik daarbij ook mogelijke *nadelen*: je wordt nu al regelmatig naar de kant gebeld door fietsers op de officiële wandelpaden en zelfs scooters en brommers komen daar af en toe. Het zou jammer zijn als het wandelgebied dan weer ten koste gaat van de zwemgelegenheid. Het mooiste zou het uiteraard zijn als beide naast elkaar kunnen bestaan! Terzijde wordt ook Down Under genoemd, wat officieel bij mijn weten niet onder de gemeente Utrecht valt. De toegangsprijs is hiervoor echter best hoog en een grote beperking is mijns inziens dat het strand dat heel vaak gesloten is, ook op warme dagen. Volgens de website is het alleen open als de buitentemperatuur 22° is of hoger, maar ook dan zie ik regelmatig mensen teleurgesteld weer vertrekken. Ik begreep dat personeelsproblemen daar onder andere debet aan zijn. Het zou fijn zijn als er meer voorzien werd in gratis zwemgelegenheden die wel door de gemeente worden gecontroleerd. De Rietplas in Houten (ook nog bijna een half uur fietsen) is daarvan een mooi voorbeeld: vrij toegankelijk, veilig voor kinderen en groot en diep genoeg voor veel mensen, om te zwemmen en te	Het klopt dat de ambitie van de gemeente is dat iedereen dichtbij huis een plek heeft waar veilig kan worden gezwommen. In de RSU noemen we dit de tien minutenstad. Het betreft zwemplekken in zwembaden en plekken in het buitenwater. Zo is in de Ruimtelijke Strategie 2040 de ambitie opgenomen om de huidige zwembaden De Kwakel, De Kromme Rijn en Den Hommel uit te breiden en een nieuw zwembad in Maximapark te maken. De Visie stadswater gaat over buitenzwemplekken in het openbare water en is dus een aanvulling op de zwembaden. In paragraaf 3.2 onder verbetermogelijkheid 4.1 staat dat de gemeentelijke doelstelling is om de binnen tien minuten fietsen bij een buitenzwemlocatie kunnen zijn. Deze doelstelling zullen we aanpassen zodat duidelijk is dat het om zwemplekken in zwembaden en buitenzwemlocaties gaat. Lunetten beschikt al over een buitenzwemplek, de recreatieplas Down Under. Bij de ontwikkeling van deze plas is op regionaal niveau besloten entreegeld te heffen om de kosten voor aanleg en exploitatie te dekken. Wij begrijpen dat dit een obstakel kan zijn om de plas te bezoeken, maar dit sluit niet uit dat de mogelijkheid om binnen tien minuten te zwemmen er nu is. Zoals u verder kunt lezen in de Visie is ons voornemen te onderzoeken of een officiele zwemlocatie in de Kromme Rijn haalbaar is. Dit sluit aan op uw wens. De prioriteit voor het ontwikkelen van extra officiele zwemlocaties in de wijk Lunetten zelf ligt daarmee lager. Wel is zo dat zwemmen in de watergangen in de wijk zelf, zoals de fortgrachten of het inundatiekanaal niet verboden is. Het is echter geen officieel zwemwater, dus u zwemt hier op eigen risico. De komende jaren worden de watergangen in de wijk gebaggerd door waterschap en gemeente. We verwachten dat dit een verbetering van de waterkwaliteit zal opleveren, ook al zal dit niet direct leiden tot zwemwaterkwaliteit. Zwemmen in de noordelijke Laagravenseplas en de Nedereindseplas is op korte termijn niet realistisch, gezien de hoge kosten die gemaakt moeten worden om deze plassen te saneren en geschikt te maken om veilig te kunnen zwemmen. De gemeente heeft tot nu toe geen plannen om ten zuiden van Utrecht een nieuwe zwemplas te maken.

		SUPPEN. Volgens mij wordt de bodembegroeiing eens per jaar gemaaid en het water wordt doorgespoeld, zodat de blauwalg minder kans krijgt. Vragen die bij me opkomen: 1 - is de Laagravense plas (de Noorderplas) nog te saneren en geschikt te maken voor vrij toegankelijk en schoon zwemwater? 2 - Is de Nedereindse plas nog te saneren en geschikt te maken voor vrij toegankelijk en schoon zwemwater (al is dit ook nog een eind fietsen)? Er ligt hier zoveel aantrekkelijk uitziend water! 3. - Het Inundatiekanaal en de forten worden niet genoemd in uw stuk. Ik weet vrijwel zeker dat als deze meer geschikt worden gemaakt om te zwemmen, dat er grif gebruik van zou worden gemaakt. Zou u deze opties ook serieus willen overwegen? 4 - ziet u nog mogelijkheden om ergens een nieuwe zwemplas te creëren rond de zuidkant van Utrecht, vergelijkbaar met bv. bovengenoemde Rietplas? Dank voor uw aandacht. Ik hoop op een mooie uitkomst voor zwemmend Utrecht (Zuid).	

37	Woonbootbewoner	Hoe fijn is het om te lezen dat dit echt een belangrijk thema is en waterbeleving en gebruik een kostbaar goed is waar we zuinig mee om moeten gaan. En zeker moeten we er ook allemaal gebruik van kunnen maken en liefst ook rekening met elkaar houden. Ik woon ca. 25 jaar op een woonark op de Da Costakade en heb de intensiteit van watergebruik ook hier zien toenemen en overwegend in positieve zin. Deze positieve woorden dienen een stemming en opening voor andere aandachtspunten. 1. overlast door muziek / drankgebruik / herrie en laat varen, dit is een erkend thema en fijn dat dit aspect benoemd is en dat hier ook beleid voor gemaakt wordt. 2. Hard varen, graag hier ook echt aandacht voor ook als het om water gaat wat buiten de populaire gebieden ligt. 3. Wat ik niet aan bod heb zien komen zijn veilige zones voor waterbewoners en wel de dieren….. ik zie de laatste jaren in de Kruisvaart een daling van fureten, eenden en de ijsvogel heeft ook een haperend bestaan. Zwemplekken voor honden, loslopende katten en zwemmen van mensen en uiteraard ook het varen hebben serieuze impact op het leven van deze dieren. Ik zou graag pleiten voor veilige niet betreedbare delen van oevers waar deze dieren een echte veilige plek kunnen vinden. Ofwel zowel op de kade als in het water afgezet of lastig bereikbaar voor overige mens en dier. Een poging hiertoe is de zuidelijke kant van de Kruisvaart waar we een robuuste groene omgeving met natuurbestemming proberen te borgen in een CO creatie team met ontwikkelaar gemeente en omwonenden. Graag zou een Visie/steun in de rug wenselijk zijn voor deze lokatie en ik denk ook zeker dat dit binnen de Visie ook breder een plek zou moeten krijgen. Ik hoor graag of jullie mijn bericht hebben ontvangen, als nodig licht ik dit graag persoonlijk toe. Keep up the good work!	1. Goed om te horen dat u de voorgestelde maatregelen om overlast op het water te verminderen (paragraaf 3.4, ambitie 11) ondersteunt. 2. Hard varen is nergens in de gemeente toegestaan. Handhaving op hard varen doet de Waterpolitie . Meerdere verbetermaatregelen uit de Visie vragen om extra toezicht en handhaving en het opleiden van BOA’s voor in het vaar- en zwemseizoen. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de politie, het waterschap en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. In het uitvoeringsprogramma wordt ingegaan op de dekking van de uitvoeringskosten en de gewenste versterking van de gemeentelijke organisatie inclusief handhaving. Voor de uitvoering van de Visie is nog niet voldoende geld. De benodigde financiering wordt in het uitvoeringsprogramma 2024-2027 opgenomen en integraal afgewogen door de gemeenteraad. 3. Deze Visie richt zich voornamelijk op het gebruik van het water door mensen. Vanzelfsprekend zijn dieren een belangrijke medegebruiker. Het verbeteren van de waterkwaliteit en de biodiversiteit zijn voor de gemeente ook belangrijk. Beleid hiervoor is opgenomen in de reeds vastgestelde Visie Water en Riolering. In deze Visie staan waterkwaliteitsdoelen voor het jaar 2027 die moeten worden behaald volgens de Europese Kaderrichtlijn Water. In het bijbehorende programma Water en Riolering staan de maatregelen die het hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden en de gemeente tussen 2022 en 2026 wil uitvoeren. Denk hierbij aan het aanleggen van natuurvriendelijke oevers, visvriendelijk maken van sluizen en gemalen en het maken van nieuwe fauna uittreedplaatsen (FUP's). Hierbij maken we gebruik van de meest recente ecoscan metingen uit de zomer 2021 en de kansenkaart voor de ontwikkeling van natuurvriendelijke oevers. Zie voor het programma Water en Riolering: https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/7488a916-1016-48ae-9f05-422859f342ed. Daarnaast is bij de uitvoering van de Visie stadswater een belangrijk leidend principe het behoud en de verbetering van gezond water (zie paragraaf 4.1). Dit betekent dat bij de uitvoering van verbetermogelijkheden wordt gekeken naar de aanwezige

			natuurwaarde. Het gebruik mag niet leiden tot een verslechtering. Op sommige plekken zullen we dus voor kiezen om menselijk gebruik juist niet te stimuleren maar de natuur voorrang te geven.
38	Bewoner Oudegracht	Ik heb de Visie Stadswater doorgelezen. Fijn om te lezen dat jullie van mening zijn dat er meer duidelijkheid moet komen over wat wel en niet mag op de stadswateren. Dat is echter niet genoeg. Om de overlast zoals versterkte muziek aan te pakken, moet worden gehandhaafd. Gezien de slechte handhaving op de verkeersregels in de Binnenstad (zoals t.a.v. eenrichtingsverkeer, fietsen in het voetgangersgebied) ben ik daar niet gerust op. Zonder controle en boetes zien mensen regels als een advies. Komt er extra geld beschikbaar zodat de boa's kunnen ingrijpen bij overtredingen?	Dank voor uw signaal. Meerdere verbetermaatregelen uit de Visie vragen om extra toezicht en handhaving en het opleiden van BOA's voor in het vaar- en zwemseizoen. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de politie, het waterschap en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. In het uitvoeringsprogramma wordt ingegaan op de dekking van de uitvoeringskosten en de gewenste versterking van de gemeentelijke organisatie inclusief handhaving. Voor de uitvoering van de Visie is nog niet voldoende geld. De benodigde financiering wordt in het uitvoeringsprogramma 2024-2027 opgenomen en integraal afgewogen door de gemeenteraad.

39	Bewoners Frederik Hendrikstraat	Met dit schrijven, willen wij/ondergetekende bewoners van de Frederik Hendrikstraat in Utrecht die aan de waterkant wonen (verder te noemen BFH), reageren op de door de Gemeente Utrecht gepresenteerde Visie Stadswater (verder te noemen VS). In de achterliggende periode hebben wij de ontwikkeling van de VS op de voet gevolgd. Alle inspraakbijeenkomsten zijn door een of meerdere bewoners van onze straat bijgewoond. Wij hebben kennisgenomen van alle ons bekende relevante documenten. Wij willen allereerst voorop stellen en benadrukken dat de BFH positief en welwillend staan tegenover het creëren van een groene binnenstad, ook op het stadswater, waarbij de overlast van zij die het water gebruiken (of aan de waterkant wonen), zo veel mogelijk wordt beperkt onder meer door regulering en stimulering van maatregelen ter bevordering van het milieu. De VS heeft op onderdelen een aantal vragen en bezwaren opgeroepen. In een telefoongesprek dat wij met u op donderdag 8 december 2022 voerden, hebben wij deze voorgelegd en besproken. Ons werd door u geadviseerd deze vragen/bezwaren tevens in briefvorm kenbaar te maken, waarbij werd geopperd dat wij zelf met een voorstel konden komen voor maatregelen die wij redelijk achten. Bij deze. **Allereerst de bezwaren/vragen:** Wij vinden de maatregel om middels vergunningen af te dwingen dat de BFH op zeer korte termijn enkel nog een emissieloos vaartuig kunnen gebruiken, niet redelijk, niet doelmatig en niet proportioneel, in het bijzonder gelet op het gegeven dat de gemeente Utrecht deze situatie (geen vergunningsplicht voor de bewoners van de Frederik Hendrikstraat) al tientallen jaren (vanaf het eerste begin) heeft toegestaan, of naar eigen zeggen: heeft gedoogd. Wij vragen ons af of deze situatie van tientallen jaren gedogen nu nog op deze wijze veranderd kan worden: Is er geen sprake van een verkrijgende verjaring van een ligplaats /een erfdienstbaarheid? Wij vragen de gemeente hier antwoord op te geven. Verder plaatsen wij een kanttekening bij de verplichting om in de toekomst een emissieloos vaartuig te hebben, als voorwaarde om een vergunning te verkrijgen. Deze maatregel zou booteigenaren dwingen om hun boot met verbrandingsmotor te verwijderen en om in plaats daarvan een boot met accu's aan te schaffen, of om een ombouw realiseren. De productie van accu's belast het milieu elders aanzienlijk. Het is een feit dat er alleen al langs knooppunt Rijnsweerd, direct gelegen naast de Zilveren Schaats, zo'n 20.000 voertuigen per dag langs komen (bron: Gemeente Utrecht). Het omslagpunt voor de milieubelasting van een verbrandingsmotor versus een elektromotor wordt pas bij 39.000 wegkilometers bereikt (bron: ANWB, met verwijzing naar een rapport van TNO). Navraag bij de circa 50 booteigenaren uit de straat leert, dat er gemiddeld circa 10 keer per jaar een rondje door de stad wordt gevaren. Dit is ongeveer 8 kilometer per keer. Totaal wordt er dus ongeveer 80 km per jaar over het stadwater gevaren per bewoner. De gewenste uitstootreductie staat in onze ogen niet in verhouding tot de impact van de maatregel die wordt overwogen, doelend op onder meer de kosten van invoering van vergunningen; de kosten en onderhoud voor het aanleggen van laadpalen voor boten, de te creëren op- en afstapplaatsen, etc. Verder komt het ons voor dat er met twee maten door de gemeente Utrecht wordt gemeten. Eigenaren van benzine en dieselauto's, die substantieel meer kilometers rijden in de stad, krijgen	De gemeente ziet geen reden om voor de Zilveren Schaats een uitzondering te maken voor verbetermogelijkheid 7.6 (Recreatieve vaartuigen moeten die aan achtertuinen liggen moeten ook betalen voor gebruik van vaarwater). Boten met een ligplaats aan de stadsbuitengrachten en Vaartsche Rijn betalen nu voor een ligplaatsvergunning. De gemeente vindt het eerlijk als de boten van bewoners van de Zilveren Schaats ook betalen voor een ligplaatsvergunning. Zij maken immers gebruik van hetzelfde stadswater rond de binnenstad. Bewoners met een kleine boot kunnen er ook voor kiezen om in de avond hun boot op de kant in de eigen achtertuin te zetten. Dan is een ligplaatsvergunning niet nodig en hoef je niet te betalen. Dit nieuwe beleid zal de gemeente stapsgewijs invoeren door eerst te controleren welke boten in het vaarwater rond de binnenstad liggen die geen ligplaatsvergunning hebben. Vervolgens zal de eigenaar van de boot een brief van de gemeente ontvangen. Eigenaren zullen een keuze moeten maken of ze een vergunning willen hebben of hun boot uit het water halen. Zoals we in paragraaf 1.1 in de Visie constateren ontbreekt binnen de gemeente overkoepelend en actueel beleid voor het gebruik van stadswater. Het huidig ligplaatsbeleid is daarvan een voorbeeld. Met deze verbetermogelijkheid voor Zilveren Schaats willen het huidig beleid aanvullen en gelijk trekken met andere stadswateren die rond de binnenstad liggen. We hebben naar aanleidng van diverse reacties de invoering van emissievrij varen (ambitie 8, paragraaf 3.3) aangepast. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Zoals jullie voorstellen sluiten we hierbij zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. Ook willen we meer tijd geven voor de overgang naar emissievrij varen. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren, dus ook voor Zilveren Schaats. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. Voor verschillende type motorboten gelden verschillende ingangsdata wanneer het emissievrij varen wordt verplicht. Deze ingangsdata zijn 1 januari 2025, 1 januari 2027 en 1 januari 2030. Zie verder de tabel in paragraaf 2.4 van deze reactienota voor meer uitleg.

		via een in te voeren vergunningsplicht geen verplichting opgelegd om op korte termijn over te gaan naar elektrisch rijden. Daarnaast hanteert de gemeente een ontheffingsbeleid voor eigenaren van oldtimers, of kampeerauto's die wel de milieuzone in mogen. Waarom wordt de regulering van varen op het stadswater, niet vergeleken met die voor auto's (gefaseerde invoering) en vervolgens in verhouding geplaatst? Voor bestelauto's die in de stad zullen rijden geldt in het centrum van de stad dat ze pas vanaf 2028 emissievrij moeten zijn. Voor vrachtwagens is dat pas in 2030. Het is naar onze mening niet redelijk om de voorgestelde maatregel in te voeren, zonder redelijke overgangstermijn en zonder uitfasering van de bestaande situatie welke minder milieubelastend is: geen gedwongen vervanging door accu's op korte termijn. De gemeente is voornemens enkel elektrisch aangedreven vaartuigen een vergunning te verlenen. Wij plaatsen een kanttekening bij de Visie dat enkel elektrisch aangedreven vaartuigen als milieuvriendelijk worden beschouwd en dat HPV (blauwe diesel) buiten beschouwing wordt gelaten. HPV is voor dieselmotoren een prima alternatief. Deze zogenoemde blauwe diesel is een brandstof die is vervaardigd uit gerecyclede reststromen uit de voedingsmiddelenindustrie. Het walmt niet, is biologisch en in het water afbreekbaar. Het zorgt voor circa 90% minder CO2-uitstoot dan normale diesel. De gemeente stelt in de Visie dat het niet eerlijk is dat eigenaren van boten die aan de eigen achtertuin liggen, geen liggeld betalen. Echter, zij gaat hier voorbij aan het feit dat bewoners hier zelf voor de kosten van onderhoud van beschoeiing en steigers betalen. De vergunninghouders van boten die in de stad liggen, betalen voor deze zaken niets. **Alternatieve aanpak** De gemeente Utrecht formaliseert de bestaande situatie en verstrekt vergunningen om niet: geen leges, of invoering van liggeld, voor het aanleggen van een boot door BFH. De BFH dragen er op eigen kosten zorg voor dat de beschoeiingen en steigers worden onderhouden, zodat een boot kan worden aangelegd. Het invoeren van verplicht elektrisch varen op het stadwater wordt afgestemd op het moment van verplicht elektrisch rijden in de binnenstad door vrachtauto's en niet eerder ingevoerd dan in 2030. Uitfasering van boten met verbrandingsmotor, door inspanningsverplichting groen varen. Dat wil zeggen dat bewoners die op het moment van goedkeuring van het beleid reeds een vaartuig met verbrandingsmotor hebben, ontheffing / een vergunning krijgen voor het blijven gebruiken van deze boten. Op het moment van verkoop van deze boot geldt voor de bewoner een inspanning om duurzaam te varen waarbij een emissieloos vaartuig het hoog haalbare is. Stimuleren en zo mogelijk verplicht stellen van het gebruik van blauwe diesel voor eigenaren van boten met dieselmotoren Uiteraard zijn wij graag bereid om namens de BFH die deze brief hebben ondertekend, hierover in gesprek te gaan met de gemeente. Met vriendelijke groet, mede namens 70 bewoners uit de Frederik Hendrikstraat,	

40	Sup school	Hieronder wil ik graag een reactie geven op de Visie Stadswater. 1. Op de eerste plaats wil ik mee geven dat er veel mooie ambities in staan. Zeker als het gaat om verduurzaming en zorg dragen voor het stadswater. Ik schrijf dit vanuit mijn positie als eigenaar van een SUP school, maar ook als spil in een netwerk van particuliere suppers die ik enigszins kan bereiken. 2. Wat mij opvalt in de Visie is dat suppers veel worden genoemd in het kader van overlast. Met name op het gebied van kennis over vaarregels en varen met (te) grote groepen tegelijk. Het betreft hier vooral klanten van verhuur. Maar ook particulieren, die met hun eigen board het water op gaan en de stad gaan verkennen. Graag ga ik (samen met collega-SUP ondernemers) in gesprek met de gemeente hoe we bijvoorbeeld kunnen werken aan het verbeteren van de kennis over de vaarregels, zeker richting mensen die een board huren of een eigen board hebben. Mensen die een les nemen bij mijn SUP school, krijgen al les over de vaarregels. 3. Op pagina 20 uit de Visie wordt verwezen naar de vaarregels. Wellicht is het een idee deze regels ook op grote borden te zetten en door de stad te verspreiden? En te plaatsen bij de diverse verhuur-lokaties (bootverhuur, kanoverhoor, supverhuur, etc)? 4. Over de overlast bij te grote groepen suppers en kanoërs kan wellicht ook iets afgesproken worden, zeker op smal water als de Oudegracht. Er zou een maximum van groepsgrootte gesteld kunnen worden. Misschien vooral in de Oudegracht. Wel in goed overleg met de betrokken ondernemers. Dit moet dan wel duidelijk gecommuniceerd worden en tevens gehandhaafd worden. Waar die grens dan moet liggen en hoe je dat zou moeten handhaven, daarover zouden we met elkaar in gesprek moeten gaan. 5. Op pagina 69 wordt gesproken over een éénrichtingsverkeer door de Oudegracht. In de Visie wordt gesproken over een permanent eenrichtingsroute. Ik snap dat dit op bepaalde, extreem drukke, dagen handig kan zijn. Maar het levert veel ondernemers (en ook particulieren) veel problemen op. En zeker voor spierkrachtbootjes is dit niet handig, want het zou betekenen dat ze altijd een hele ronde moeten varen. Dat is voor een aantal recreanten veel te ver. Ook voor mij, als SUP school, is het niet handig, vooral als het een permanente wijziging is. Hoewel ik slechts zelden door de Oudegracht ga met klanten, en dit dan meestal van noord naar zuid is, zijn er ook omstandigheden (zeker op rustigere dagen of tijden) dat ik met een klant een klein stukje Oudegracht op zou willen gaan, als onderdeel van een les. Dan vertrek ik van zuid naar noord en draai ik op een zeker moment om. Het is dan omwille van tijd en van energie van de klant niet mogelijk om een hele ronde te varen. Het zou zeer te betreuren zijn als dit niet meer mogelijk zou zijn vanwege een permanente eenrichtingsroute. Een suggestie is om de eenrichtingsroute alleen tijdens warme, drukke dagen en binnen een bepaald tijdsslot te laten plaatsvinden. Dit zou kunnen worden aangegeven middels soort digitale borden ofzo. Bv een bord dat pas aangaat of zichtbaar wordt op het moment dat het nodig is. Of stoplichten aan het begin van de Oudegracht (misschien alleen aan zijde Ledig Erf, met uitzondering van de hoge schepen). Of misschien verkeerslichten op alle bruggen? Rood aan zuidzijde, groen aan noordzijde? Op deze manier blijft de overlast voor ondernemers beperkt. En zetten we de maatregel alleen maar in als het	Hieronder puntsgewijs onze antwoorden op uw inspraakreactie: 1. Goed om te lezen dat u de geformuleerde ambities rond verduurzaaming en zorg dragen voor het stadswater steunt. 2. Wij maken graag gebruik van uw aanbod om mee te denken over het verbeteren van de kennis over de vaarregels. 3. Dat zelfde idee hebben wij ook en is opgenomen in paragraaf 3.4 van de Visie. Onder ambitie staan vier verbetermogelijkheden die bijdragen aan goed en veilig vaargedrag. 4. Wij maken graag gebruik van uw aanbod om mee te denken over het beperken van de overlast door grote groepen suppers en kanoers. 5. De suggestie om het eenrichtingsverkeer niet het gehele jaar te verplichten nemen we over. Het eenrichtingsverkeer geldt alleen in het vaarseizoen van juni t/m augustus. In verband met duidelijkheid en handhaafbaarheid van de maatregel is het niet wenselijk om éénrichtingsverkeer alleen op drukke dagen of tijdens bepaalde tijdsvensters in te voeren. Tot slot wil de gemeente wachten met het invoeren van het eenrichtingsverkeer. We hebben berekend dat er een knelpunt ontstaat bij de Stadshuisbrug bij een toename van 50% meer boten op een drukke zomerdag. De gemeente wil het eenrichtingsverkeer kunnen invoeren als we dit punt bereikt hebben. We verwachten dat we de komende jaren dit punt nog niet bereiken. 6. Naar aanleiding van diverse reacties op het nachtelijk vaarverbod hebben wij de aanvangstijd van het verbod vervroegd van 0.00 uur naar 23.00 uur. Op deze wijze sluit de aanvangstijd aan bij de huidige regels uit de APV die ook voor de openbare ruimte (dus de oever) geldt. Uw verzoek om hierop uitzonderingen te maken nemen wij niet over. Dit maakt de regel onduidelijk waardoor de kans bestaat dat meer gebruikers in de nacht gaan varen. Vanaf 23 uur willen we zeker zijn dat er rust op het water is. 7. Goed dat u aangeeft welke financiele belangen er bij jullie SUP bedrijf spelen. Wij blijven hierover graag met u in gesprek. Wij zullen de verhuurbedrijven van kano's en SUPs een voorstel doen over een redelijk tarief voordat we deze laten vaststellen in de verordening op havengelden. 8. De havendienst ziet dat deze ondernemer zich goed inspant voor schoner water. De gemeente blijft deze schoonmaakacties ondersteunen. Uw suggestie voor plasticvrije terrassen juichen wij toe, maar nemen wij niet op in de Visie stadswater. Deze Visie gaat met name over het gebruik van het stadswater.

		echt nodig is. Een ander optie is om bepaalde doelgroepen op piekmomenten niet door de Oudegracht te laten gaan, maar dit lijkt me een stuk lastiger te realiseren en te handhaven. Sowieso blijft het handhaven van alle regels vrij cruciaal om de maatregelen effectief te laten zijn. Anders heb je straks een situatie waarin vooral ondernemers last hebben van maatregelen en particulieren of huurders zich niet houden aan de regels en de overlast daardoor dus alsnog niet minder wordt. 6. Op pagina 67 wordt een voorstel gedaan tot een vaarverbod tussen 00u en 07u om overlast in de nacht tegen te gaan. Dit vind ik een begrijpelijke maatregel. Toch zou ik daar een mogelijkheid open willen houden voor speciale gelegenheden. Hoewel tot nu toe nog niet voorgevallen, kan het, zeker in de zomer, gewenst zijn om incidenteel een tocht te maken die pas na 00u klaar is. Mijn voorstel zou zijn om voor dit soort situaties een melding te maken bij de havendienst en er over in overleg te gaan en goede afspraken te maken om overlast tegen te gaan. Dus op de maatregel van vaarverbod kan een uitzondering gemaakt worden onder (nader te bepalen) voorwaarden. Die voorwaarden kunnen bv zijn: geen motorgeluiden, geen alcohol, geen luide stemmen (fluisteren), uiteraard geen (versterkt) muziek. En bij klachten verspeel je je mogelijkheid om van deze uitzondering gebruik te maken, zoiets? 7. Op pagina 57 gaat het over een financiële bijdrage voor kleine boten, omdat we geen havengeld/liggeld betalen. Ik snap de wens om meer financiële bijdrage te vragen aan ondernemers met kleine boten, maar heb daar wel wat opmerkingen en vraagtekens bij. Ik ben zelf maar een kleine ondernemer, met een klein aantal boten en maak weinig winst. Ik maak hier bewuste keuzes in. Ik kies voor kleinschaligheid, omdat ik het belangrijk vind iedere klant de aandacht te geven die het verdiend. Ik besteed veel aandacht aan veiligheid en vaarregels, waardoor ik actief bijdraag aan veiliger vaarwater voor iedereen. Ik geef korting aan mensen die afval uit het water vissen. En mensen die minder te besteden hebben, kunnen middels kortingen bij mij terecht, waardoor ook deze doelgroep de kans krijgt om deze sport te ervaren en de kans krijgt om gezond te bewegen! Dit zal de komende jaren alleen maar belangrijker worden. Maar dit kan ik niet meer doen, wanneer ik te veel moet gaan betalen aan de gemeente. Er wordt in de Visie gesproken over een kleine bijdrage, maar wat voor de gemeente klein is, is voor mij als kleine ondernemer misschien wel veel te grote bijdrage. Dan zou ik me als kleinschalige ondernemer niet meer kunnen handhaven, terwijl mijn klanten voor de minste overlast zorgen. De grote ondernemers, wiens klanten voor de meeste overlast zorgen, kunnen zo'n bijdrage met gemak betalen. Ik ben niet tegen een financiële bijdrage betalen, maar het moet wel in verhouding staan: - Meegewogen mag worden of het om spierkrachtboten gaat of om (elektrische) motorboten. Bij spierkrachtboten mag worden meegerekend dat mensen in beweging worden gezet en dat we daarmee bijdragen aan de gezondheid van mensen. - Meegewogen mag worden of het puur verhuur is (weinig controle over huurders en daarmee vaak meer overlast) of dat er begeleiding van een instructeur bij is die beter kan letten op de veiligheid van deelnemers.	9. Bedankt voor de steunbetuiging en het onderschrijven van de geformuleerde principes in paragraaf 4.1.

		- Meegewogen moet worden de hoeveelheid boten die de ondernemer heeft. Misschien moet de bijdrage per boot gerekend worden. Dus hoe meer boten, hoe groter de bijdrage. - Ook zou het fijn zijn als wordt meegenomen wanneer bedrijven zich actief inzetten voor een schonere wereld. Bv door middel van het schoon maken van de grachten. Maar ook wanneer een bedrijf zich op andere vlakken aantoonbaar ecologisch inzet. Bv met natuureducatie, ecokleding, drukwerk, etc. Of misschien kan daar een financiële korting tegenover staan, wanneer bv de grachten worden schoon gemaakt. Graag ga ik met de gemeente in overleg als blijkt dat een bijdrage voor mij te groot wordt, waardoor ik niet meer de kortingen kan geven die ik nu geef. Of wanneer ik me helemaal niet meer kan handhaven. 8. Schone grachten, suggestie voor horeca: De terrassen van de horeca zijn een grote bron van plastic afval in het water. Steeds meer horeca op de Noorzeestranden sluiten zich aan bij plasticvrije terrassen. Het zou perfect passen binnen deze Visie om ook de Utrechtse horeca te laten aansluiten bij dit initiatief en een plasticvrij terras convenant te laten tekenen. Zie alle info over dit initiatief op https://plasticvrijterras.com/ Op deze website staat goed uitgelegd hoe het werkt en hoe je dit aanpakt. Ik hoop dat dit in de Visie Stadswater meegenomen gaat worden! 9. Verder sluit ik me volledig aan bij de ambities en principes in de Visie zoals beschreven op pagina 76 en 77 en zal ik me als ondernemer en als particulier actief blijven inzetten voor een veiliger en schoner vaarwater, waarin ruimte is voor iedereen. En die boodschap zal ik ook blijven verspreiden naar anderen toe. Ik hoop dat mijn bijdrage zorgvuldig wordt meegenomen	

41	Betrokken inwoner, recreatief roeier, zwemmer, wandelaar en fietser en betrokken bij vergroeing Singel030	Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de ontwerp Visie Stadswater van de gemeente Utrecht. Op de meeste punten kan ik me goed vinden in de analyse, de ambities en aanbevelingen. Ik waardeer de mogelijkheden die geboden zijn om als bewoner en belanghebbende op verschillende momenten inbreng te kunnen leveren. Daar is ook veel van terug te vinden, waarvoor complimenten. Ik vind het wèl wat teleurstellend dat de keuze gemaakt is om de focus te leggen bij de menselijke gebruiksfuncties van de stadswateren. Daardoor blijven de wensen en invalshoeken vanuit flora, fauna en ecologie toch wat onderbelicht. Ik sluit me dan ook van harte aan bij de zienswijze zoals ingebracht door de Stichting Vergroening Singel030. Dat laat onverlet dat in de Visie Stadswater het belang van het groen- blauwe netwerk, goede waterkwaliteit, biodiversiteit, leefruimte voor planten en dieren en ecologisch beheer duidelijk wordt onderkend. De voorliggende Visie biedt dan ook zeker allerlei aanknopingspunten voor verdere ecologische verbetering. In aanvulling op de zienswijze van Vergroening Singel030 zijn er nog wat meer specifieke punten waarvoor ik hieronder aandacht wil vragen: 1. Op pag. 5 staat dat het gebruik van stadswater niet mag leiden tot achteruitgang van de onderwaternatuur. Het ontgaat mij waarom hier zo nadrukkelijk slechts de onderwaternatuur genoemd wordt. Het gaat evengoed om de natuur op/langs het water. De gebruikers van de stadswateren hebben daar minstens zoveel invloed op. Mijn dringende verzoek is dan ook om dat onderwaternatuur breder te trekken. In het verlengde daarvan is het steekhoudend om ook punt 4. op pag. 8 aan te vullen met “… en natuur op/langs het water”. 2. pag. 7: Daar wordt gesproken over regionale vaarwater waarvoor de Provincie bevoegd gezag is. Is het dan niet logisch om dan ook te zeggen om welk vaarwater het gaat ofwel aan te geven dat die er niet is in Utrecht? Anders kan die zin net zo goed weggelaten worden. 3. pag. 9: Als bij 14. Wel het gebruik van koelwater genoemd wordt, waarom dan niet ook aquathermie noemen, de tegenhanger van koelwater? Ook opgewarmd oppervlaktewater kan duurzame energiebron zijn (Thermische Energie uit Oppervlaktewater = TEO), bv voor verwarming van gebouwen met lage temperatuurvraag: Zie TransitieVisie Warmte. 4. pag. 13/15: Vergeet ook de toer- en recreatieroeiers niet! Hoewel de aandacht van gemeente en roeiverenigingen vooral uitgaat naar behoud van de roeiwaterfunctie en de veiligheid op het Merwedekanaal (waar vanaf de kant gecoacht kan worden), zijn voor toer- en recreatieroeiers vooral de Vaartsche Rijn, Kromme Rijn, Stadsbuitengracht en Vecht interessant. Het is dan ook zeker relevant om ook die andere grote stadswateren als recreatieroeiwater te benoemen en op de kaart te zetten. De gebruikswensen en ook de impact op de omgeving zijn namelijk echt anders dan die van andere recreatievaartuigen. Het lijkt me dan ook logisch om een apart stukje te wijden aan Recreatief roeien. 5. pag. 19: Op de kaart mis ik nog allerlei ecologisch beheerde oevers: zoals Weerdsingel WZ / Nieuwe Catharijnesingel, Zocherpark, oevers Billitonkade, Minstroom, stukken oevers langs de Vecht. Kunnen deze worden toegevoegd? Ook op pag. 71 Kaart Bestaand groen mist nog wat ecologisch beheerd groen: langs Stadsbuitengracht-west, Weerdsingel WZ en natuurvriendelijke	Hieronder puntsgewijs onze antwoorden: 1. Dank voor uw suggestie. Wij passen de teksten in paragraaf 1.2 en 4.1 hierop aan. We zullen het onderwaternatuur wijzigen naar natuur in het water en op de oever. 2. Dank voor uw suggestie. Wij schrappen deze zin in paragraaf 1.4 omdat het weinig toevoegt voor deze Visie. 3. Dank voor uw suggestie. We zullen in paragraaf 1.5 (punt 14) naast gebruik van koelwater ook aquathermie (energie uit oppervlaktewater) noemen. 4. Wij nemen de recreatieroeiers niet als aparte categorie op. Wel wordt in de Visie recreatief roeien op verschillende plekken in de Visie genoemd. In paragraaf 3.2 staat bijvoorbeeld onder verbetermogelijkheid 5.2 dat roeivereniging Viking en gemeente een nieuwe op-en afstapplek inclusief kleine loods voor recreatieve roeiboten langs de Vecht willen. Kansrijke locaties zijn in figuur 8 opgenomen. 5. Deze locaties zijn niet in figuur 4 opgenomen omdat het waterbeheer van deze locaties bij het waterschap belegd is. Voor de volledigheid hebben wij de tekst in de legenda hierop aangescherpt. 6. Wat u zegt klopt. De term "goed zeemanschap" staat ook in het Binnenvaart Politie Reglement. Goed zeemansschap is inderdaad heel belangrijk maar zal ook vragen oproepen en om uitleg vragen. Daarom hebben we er nu voor gekozen om rijtje concrete vaarregels in paragraaf 2.2 te noemen. We zullen "goed zeemanschap" meenemen in de uitwerking van verbetermogelijkheid 10.1 waarin we betere voorlichting en instructie willen geven over vaarregels en vaargedrag van verhuurbedrijven aan huurders. 7. Terecht punt, vanwege de leesbaarheid hebben we hier alleen de boot gerelateerde gebruiksfuncties opgenomen. We wijzigen de titel van het kaartje naar bestaande vaarfuncties. 8. Over de bovengrens van het verkeersmodel hebben wij ons laten adviseren. De praktijk zal uitwijzen waar dit punt exact ligt. De belangrijkste conclusie uit het verkeersmodel is dat we ruimte zien op het water zien om stapsgewijs te groeien. We houden vinger aan de pols door het aantal vaarbewegingen en incidenten op drukke punten te blijven monitoren. Daarnaast kunnen we het eenrichtingsverkeer van Noord naar Zuid instellen als een veilige en vlotte doorvaart op de Oudegracht in het geding komt. 9a Het symbool voor emmissieloos varen geldt voor alle stadswateren

		zuidoever Wolvenplein. 6. pag. 20: Het verbaast mij dat er in de vaarregels staat dat je alleen rekening hoeft te houden met grote schepen en niet dat je óók rekening moet houden met alle andere mede-gebruikers. Zeker ook met de meer kwetsbare. Ook zou ik hier nog als toevoeging verwachten dat boven alles gaat: 'goed zeemanschap', dwz dat je te allen tijde een aanvaring moet proberen te voorkomen, ook al heb je voorrang. Kan dat worden toegevoegd? 7. pag. 21: bij figuur 5 klopt de naam 'bestaande gebruiksfuncties' niet: de figuur gaat slechts over een beperkt deel van de gebruiksfuncties: alleen de boot-gerelateerde. Waarom ontbreken hier de zwemwateren en natuur? En hoe zit het met de functies koelwater/energielevering, waterberging ed? 8. pag. 34: Die bovengrens voor de max vaarcapaciteit lijkt te rooskleurig. Het zou niet alleen moeten gaan om wachtrijen, maar óók om manouvreerruimte bij noodgevallen/bijzondere omstandigheden. Dan lijkt me 50% extra vaartuigen op de Oude Gracht MEER DAN MAX verantwoord als acceptabele bovengrens. Eenrichtingsverkeer instellen is in elk geval een verstandige oplossing. 9. pag. 53: Themakaart Varen: a. Behalve het tekentje van emissieloos varen in de Stadsbuitengracht Oost (prima voorstel!), staat een erop lijkend maar iets ander tekentje in diverse andere wateren (bv Kromme Rijn, Minstroom, Biltse Grift, Leidsche Rijn, Merwedekanaal, e.a.): wat betekent dat tekentje en waarom geldt in de Stadsbuitengracht Oost een iets ander beleid? b. Het noordelijke deel van de Stadsbuitengracht (oostelijk van Oude Gracht) staat aangeduid als kansrijke locatie voor verhuurbedrijf boten. Hoezo? Is daar wel ruimte voor? En waarom zou dit geschikter zijn dan de inmiddels weggehaalde steigers van Greenjoy aan de Wittevrouwensingel? 10. pag. 72: Kaart Huidige vaarroutes: Hierop ontbreken de recreatieve roeiroutes Vaartse Rijn, Kromme Rijn, Stadsbuitengracht (rondom), Oude Gracht, Vecht. Graag toevoegen. 11. pag. 73: Themakaarten a. Kansen voor groen: Ook rond Wolvenplein liggen kansen voor natuurvriendelijke oevers. b. Varen: op pag. 64 staat dat op de Kromme Rijn en alle stadswateren emissievrij varen vanaf 2025 verplicht wordt. Dat is dus meer dan alleen de Stadsbuitengracht-oost en de Biltse Grift die op de kaart staan. Graag de ontbrekende wateren op de Themakaart toevoegen. 12. pag. 76: ad 3. Hierbij graag niet vergeten dat óók ecologie/biodiversiteit op en langs het water niet mag verslechteren. En inderdaad: de randvoorwaarde Gezond Water betekent óók dat de chemische en ecologische waterkwaliteit niet mag verslechteren. Daarom moeten we niet alleen wachten op kansen die benut kunnen worden. Dat vraagt een actievere inzet en een andere focus dan 'de gebruiksfuncties centraal stellen' zoals deze Visie Stadswater doet. Vandaar ook de zienswijze van Vergroening Singel030. 13. Bijlage 1: de nummers van de wateren komen niet overeen met de nummers op pag. 6. Ook ontbreekt hier dat gemeente locatiebeheerder is van oostelijke Haarrijnse Plas. Verder mis ik	behalve de landelijke motorbotenroute. Door comprimeren van het bestand is het symbool gemuteerd, maar dit hoort één en hetzelfde symbool te zijn. We zullen figuur 9 aanpassen. 9b Er is daar ruimte voor nieuwe ligplaatsen voor verhuur van fluisterboten. De locatie Wittevrouwen gaf veel overlast voor direct omwonenden. De consessie naar exploitanten is om die reden niet verlengd. 10. We zullen de roeiroutes weghalen uit het kaartje met huidige vaarroutes in de binnenstad zodat het kaartje duidelijker is. 11. Terecht punt, we passen de kaartjes hierop aan. We voegen Wolenplein toe als kansrijke natuurvriendelijke oever 12. Wij nemen uw suggestie over. Onderwaternatuur wordt vervangen door natuur in het water en op de oever. Zie ook punt 1. 13. Terechte punten, deze nemen wij over. In bijlage 1 wijzigen we de nummers zodat ze overeenkomen met figuur 1 en we zullen bij Haarrijnse Plas noemen dat de de gemeente locatiebeheerder is van de oostelijke plas. Het recreatieschap doet het dagelijks toezicht en beheer van de oostelijke Haarrijnse Plas. De rol en bevoegdheden van de provincie rond buitenzwemwater staan beschreven in de Visie onder paragraaf 1.4, kopje zwemmen.

		nog de rol/bevoegdheden van de provincie mbt zwemwateren. Ik zie uit naar uw reactie en hoop mijn opmerkingen terug te zien in de definitieve versie.	

42	Provincie Utrecht	Hierbij stuur ik u de reactie van de provincie Utrecht op de Visie stadswater, vanuit ons Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer. Wij hebben de Visie met interesse gelezen en zijn verheugd te merken dat er binnen dit document specifieke aandacht is voor goederenvervoer over water. Complimenten voor het opnemen van ambitie 8. Wij denken met u dat goederenvervoer over water voor Utrecht een kans is, onder meer om de binnenstad op een verantwoorde manier te bevoorraden of restmaterialen af te voeren. **1. Status Visie stadswater in relatie tot omgevingsvisie** Wat is exact de status van de Visie stadswater? De naam suggereert een Visie, die dus nog verder in beleid uitgewerkt moet worden. Maar bijvoorbeeld op uw website https://denkmee.utrecht.nl/nl-NL/projects/Visiestadswater wordt al gesproken over “het nieuwe beleid van de gemeente Utrecht” en op pag. 5 wordt het, eenmaal vastgesteld, betiteld als onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht. Hoe moeten we de Visie stadswater precies inschalen? 2**. Venstertijden** (pag.67): om overlast te beperken worden venstertijden genoemd. Van 00.00 tot 07.00 uur is geen vervoer over water mogelijk. Voor Goederenvervoer wordt een uitzondering gemaakt. Wat is die uitzondering? Geldt er voor goederenvervoer geen enkele beperking? Of een andere beperking (bijvoorbeeld vanuit regelgeving rondom geluidsoverlast)? 3. **Ruimte voor (bouw)transport over water** Er wordt gesproken over een eerlijke verdeling van schaarse ruimte om te varen. Kan die verdeling gedifferentieerd worden naar tijd, plaats of route? Bijvoorbeeld bouwactiviteiten waarbij materialen via water worden aan- en afgevoerd duren niet eeuwig. Tijdens die bouwfasen zou aanvoer van bouwmateriaal via water prioriteit kunnen krijgen. Na afloop daarvan (of na afloop van de piek) zou prioriteit bij ecologie, recreatie en/of andere zaken kunnen liggen. Concreet voorbeeld hiervan kan het Merwedekanaal zijn voor de bouw van de Merwedekanaalzone. Ook hier is het inzetten van bepaalde venstertijden een interessante optie. 4. Wij vragen aandacht voor een goed gebruik van de Industriehaven (Werkspoorkwartier) o.a. voor bouwlogistiek voor de bouw van de nieuwe woonwijk Cartesius. Als de Werkspoorhaven geen prioriteit heeft binnen het logistieke systeem, dan neemt de noodzaak om de Industriehaven voor goederenvervoer te benutten in deze hoek van de stad alleen maar toe. Bij de Industriehaven ligt overigens een gemeentelijke laad-loskade, hij kan direct gebruikt worden. **Havens** Op pag. 59 wordt het belang onderstreept van het behoud van bestaande havens. 5. Op pag. 61 wordt gesproken over een (niet met naam genoemde) haven die onder druk staat i.v.m. woningbouw. Welke haven wordt hier bedoeld? Zowel de haven van de Stadsbedrijven in Hoograven-Noord als de Liesboschhaven, worden genoemd als mogelijke locaties voor woningbouw. 6. Pag. 61. Gebruik van huidige havens als stadshubs. Er worden er 3 genoemd: de 3e is Hoograven-Noord. Deze ontbreekt op kaart van figuur 9. **7. Bruggen** In paragraaf 8.7 wordt de doorvaarhoogte onder meerdere bruggen genoemd als een probleem. Onderzoek moet uitwijzen wat een geschikte minimale doorvaarhoogte is. Waar gaat de gemeente de resultaten van dat onderzoek voor gebruiken? Kan de gemeente de	1. De gemeenteraad stelt deze Visie vast als onderdeel van de ‘Omgevingsvisie Utrecht’. In de Omgevingsvisie Utrecht staat al het gemeentelijke beleid over de fysieke leefomgeving. De ’Visie stadswater’ valt onder het thematisch beleid. Dit beleid geldt voor de hele gemeente. Na vaststelling in de gemeenteraad is deze Visie het kader voor nieuwe ontwikkelingen en plannen. Wanneer de gemeente bij besluiten afwijkt van deze Visie dan moet zij dit goed kunnen motiveren. De Visie wordt nader uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma 2024-2027. 2. Er komt inderdaad een uitzondering voor goederenvervoer voor wat betreft de venstertijden. Op basis van huidige wetgeving stellen we wel eisen aan geluid. 3. In paragraaf 3.3 onder ambitie 8 zullen we aangeven dat goederenvervoer een bevoorrechte positie heeft ten opzichte pleziervaart. Beroepsvaarders krijgen eerder een ontheffing om te mogen afmeren om te laden en te lossen. Als gemeente kijken we hoe we vanaf de oever maatwerk kunnen leveren om vervoer over water meer mogelijk te maken. Voor bouw kunnen ontheffingen en vergunningen bij gemeente worden aangevraagd. Deze kunnen eventueel onder voorwaarden, zoals tijd en plek, worden afgegeven. 4. Het is mogelijk om de industriehaven te gebruiken door vervoerders. Indien daar aanvragen voor komen nemen wij deze in behandeling. 5. Hier bedoelen we de Liesboschhaven. 6. Klopt, deze 3e locatie nemen we op in figuur 9. 7. Bruggen: het onderzoek gebruiken om de nieuwe bruggen op een hoogte te houden die geschikt zijn voor goederenvervoer. Als bruggen steeds lager worden, moeten steeds nieuwe boten aangeschaft worden of is de businesscase niet meer rendabel. 8. Zoals u voorstelt nemen we in paragraaf 4.1 een nieuw leidend principe op. Deze luidt dat de beroepsvaart boven de pleziervaart gaat. Deze voorrangsregel geldt al op het water. zie verder punt 3. 9. Er zijn al meer ontsluitingen van de binnenstad zoals de Vecht en vanaf 2028 de Leidsche Rijn. Een extra ontsluiting voor goederenvervoerders van het Amsterdams Rijnkanaal naar de Muntsluis is niet haalbaar. De ingreep en de kosten schatten wij heel hoog in. De kosten wegen niet op tegen de baten.

		minimale doorvaarhoogte ook afstemmen op de elektrische boten met duwbakken/dekschuiten die de binnenstad bedienen met goederenvervoer? **8. Leidende principes voor de uitvoering** Op pagina 76 worden 8 leidende principes voor de uitvoering gepresenteerd, het faciliteren van goederenvervoer is niet een van deze principes. Wat betekent dit voor de weging van het belang van goederenvervoer bij het keuzes maken in verdere uitwerking van de Visie? Wij stellen voor het faciliteren van (emissieloos) goederenvervoer als een 9e principe op te nemen. 9**. Ontsluiting Binnenstad** Tot slot: wij constateren dat de Vaartsche Rijn de enige toegang naar de binnenstad voor goederenvervoer over water is. In verband met die kwetsbare situatie, vragen we aandacht voor het creëren van een tweede ontsluiting van de binnenstad voor goederenvervoer via het water. Alvast bedankt voor uw reactie op onze vragen en opmerkingen. Uiteraard zijn wij bereikbaar om onze punten toe te lichten. Wij zien uit naar een vruchtbare samenwerking met de gemeente Utrecht op het gebied van goederenvervoer op het water.	

43	Binnenstad030 voor een leefbare binnenstad, waar wonen, werken en ontspanning in evenwicht zijn.	Voor de bewoners van de Binnenstad vormen de (stadsbuiten)grachten onderdeel en omlijsting van hun historische omgeving. Voor velen een motief om hier te wonen. De grachten zorgen daarnaast voor mogelijkheden tot noodzakelijke lichamelijke activiteiten, zoals wandelen, joggen en kanoën. Het leefklimaat wordt nu al en zeker in de toekomst verbeterd door het verkoelende effect van water en monumentale bomen. Bekend is ook dat mensen zich beter voelen in een aantrekkelijke groene omgeving zoals die rond de grachten. Echter, naast de positieve punten leveren de grachten ook negatieve punten op, zoals de grote drukte op het water, de geluidsoverlast door opvarenden van pleziervaartuigen, vervuiling door negatief gedrag van opvarenden en luchtverontreiniging door benzine- en dieselmotoren. Binnenstad030 ziet voorgenomen verbeteringen voor Binnenstadbewoners in de Visie Stadswater zoals elektrificering van de boten, pogingen om de drukte op het water te reguleren, handhaving per boot en ontlasting van de werfkelders door goederenvervoer over water. Geconstateerd wordt ook dat recreatie meer prioriteit krijgt dan biodiversiteit en verbetering van de waterkwaliteit. Die waterkwaliteit moet minstens gaan voldoen aan de normen die door de Europese Unie worden gesteld en de biodiversiteit moet volgens de afspraken die onlangs in Montreal zijn gemaakt geoptimaliseerd worden. Verbeteringen voor de bewoners stellen wij voor bij de volgende punten: 1 Verwacht wordt dat het aantal recreatieve vaarbewegingen sterk zal toenemen en bovendien wordt er naar toegewerkt dat er meer bevoorrading over water zal plaats vinden. In de nota worden pas problemen gezien wanner er files op bepaalde plekken ontstaan. Dit is veel te laat. Nu al ontstaan er chaotische situaties bij de bruggen en wordt er al veel overlast ervaren. De drukte op met name de Oudegracht moet niet verder toenemen. In de nota wordt gesteld dat het totaal aantal incidenten relatief laag is ten opzichte van het aantal vaarbewegingen. Voor de bewoners is echter het absolute aantal incidenten het belangrijkst. 2 Er worden goede stappen gezet in het verminderen van de emissie van de vaartuigen. Echter aan één van de belangrijkste groep van verontreinigers, de plezierjachten op benzine en diesel van particulieren en verhuurders, wordt niets gedaan. Wij stellen voor deze groep niet meer toe te laten in de Oudegracht, maar alleen in de Westelijke stadsbuitengracht. De concentraties vervuilde lucht lopen in de Oudegracht veel hoger op en blijven langer hangen, zeker als na het openen van de sluis een kolonne vaartuigen door de gracht vaart. Wordt dit niet gedaan, dan blijven we wellicht decennia lang met deze verontreiniging zitten. 3 We pleiten voor spreiding van het aantal uitgiftepunten voor kano’s en SUP’s en een maximale uitgifte per uitgiftepunt. Nu leidt dit op sommige plaatsen tot te grote drukte. Bijvoorbeeld bij het kanoverhuurpunt op de Oudegracht en het kano- en SUP-verhuurpunt in het Park Paardenveld. 4 Handhaving blijft ondermaats. In de nota wordt wel gesproken over handhaving per boot, maar de frequentie van de handhaving moet ook veel intensiever worden. De financiën hiervoor kunnen gehaald worden uit de havengelden, de sluisgelden, liggelden en de exploitatievergunningen. Dit is in het verleden ook al voorgesteld.	1. De conclusie uit het onderzoek van Mobycon is dat er ruimte op het water is voor meer boten. Uit tabel 5 kan je opmaken dat er voor een drukke zomerdag tussen de 50 en 65% aan ruimte is voor meer boten. Dit is een berekende bovengrens die we niet willen bereiken. Boten zullen filevaren en mogelijk op elkaar botsen. De gemeente vindt het wel verantwoord om stapsgewijs te groeien en vinger aan de pols te houden door het aantal vaarbewegingen en incidenten op drukke punten langs de Oudegracht te blijven monitoren. Daarnaast kunnen we het eenrichtingsverkeer van Noord naar Zuid instellen als een veilige en vlotte doorvaart op de Oudegracht in het geding komt. 2. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Het betreft hier ook plezierjachten met een bradstofmotor. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. In paragraaf 3.3 kunt u het aangescherpte beleid voor emissievrij lezen verder lezen. 3. U pleit voor een spreiding van verhuurpunten van SUP en kano's. Op basis van de Havenverordening zijn verhuurpunten van kano's en SUPs niet vergunningsplichtig. De ondernemer mag dus zelf weten waar de kano's en SUPs worden opgeslagen. De gemeente kan alleen sturen op plekken waar een afmeerverbod geldt (zoals bij de Oudegracht) en kano's en SUPs niet mogen op- en afstappen. 4. Meerdere verbetermaatregelen uit de Visie vragen om extra toezicht en handhaving en het opleiden van BOA’s voor in het vaar- en zwemseizoen. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de politie, het waterschap en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. In het uitvoeringsprogramma wordt ingegaan op de dekking van de uitvoeringskosten en de gewenste versterking van de gemeentelijke organisatie inclusief handhaving. Voor de uitvoering van de Visie is nog niet voldoende geld. De benodigde financiering wordt in het uitvoeringsprogramma 2024-2027 opgenomen en integraal afgewogen

		5 Een verdere toename van activiteiten op en rond het water is zeker niet gunstig voor de ecologie. Plaatsen met extra aandacht voor verbetering van biodiversiteit en waterkwaliteit worden op de kaarten langs alle waterwegen aangegeven. Er wordt niet geconstateerd dat dit strijdig kan zijn met andere activiteiten. Een stapeling van activiteiten langs natuurvriendelijke oevers is niet mogelijk. In de nota wordt het gebruik van de stadswateren boven het belang van flora en fauna en klimaatadaptatie gesteld. Evenals Vergroening Singel030 pleiten we voor het opstellen van een nota Gezond Stadswater.	door de gemeenteraad. 5. Inderdaad kan een toename van activiteiten op en rond het water impact hebben op de ecologie van het water. Wij delen uw zorg hierover. Deze Visie richt zich voornamelijk op het gebruik van het water door mensen. Vanzelfsprekend zijn dieren een belangrijke medegebruiker. Bij de uitvoering van deze Visie is een belangrijk leidend principe het behoud en de verbetering van gezond water (zie paragraaf 4.1). Dit betekent dat bij de uitvoering van verbetermogelijkheden wordt gekeken naar de aanwezige natuurwaarde. Het gebruik mag niet leiden tot een verslechtering. Op sommige plekken zullen we dus voor kiezen om menselijk gebruik juist niet te stimuleren maar de natuur voorrang te geven. De waterkwaliteit en de biodiversiteit zijn voor de gemeente ook belangrijk. In de Visie Water en Riolering zijn waterkwaliteitsdoelen voor het jaar 2027 opgenomen die moeten worden behaald volgens de Europese Kaderrichtlijn Water. In het bijbehorende programma Water en Riolering staan de maatregelen die het hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden en de gemeente tussen 2022 en 2026 wil uitvoeren. Denk hierbij aan het aanleggen van natuurvriendelijke oevers, visvriendelijk maken van sluizen en gemalen en het maken van nieuwe fauna uittreedplaatsen (FUP's). Hierbij maken we gebruik van de meest recente ecoscan metingen uit de zomer 2021 en de kansenkaart voor de ontwikkeling van natuurvriendelijke oevers. Zie voor het programma Water en Riolering: https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/7488a916-1016-48ae-9f05-422859f342ed

44	Vaarondernemer	Reactie Stromma Nederland op de Visie Stadswater Utrecht In de eerste plaats, hartelijk dank voor de uitnodigingen en bijeenkomsten die over dit onderwerp handelen. Veel informatie gekregen veel informatie kunnen delen, veel vragen gesteld en deels ook goed beantwoord gekregen. Dat betekent dat wij in grote lijnen de Visie kunnen onderschrijven, met enkele (dringende) kanttekeningen, die hierna verder uitgewerkt worden. Wij hebben de Visie bezien vanuit onze ervaring met waterfietsen in zowel Utrecht als Amsterdam, en onze nu 114 jaar ervaring met rondvaart in de Gemeente Amsterdam en enkele andere Europese hoofdsteden, en ontwikkelingen daar ook meegenomen in deze reactie op uw Visie. Korte samenvatting van onze voornaamste reacties, bezwaren, risico's, Visies en aanbevelingen: 1. Een systeem en procedure met lotingen, exploitatie- en ligplaatsvergunningen voor bepaalde duur, onderscheid naar lengtes, breedtes en dergelijke is overbodig, riskant en betekent een aanslag op zowel de uitgevende gemeente als de ondernemingen die het betreft. Er zijn betere, snellere methodes die rechtszekerheid enerzijds en toetredingsmogelijkheden anderzijds bieden. De Visie Stadswater gaat immers uit van het bieden van perspectief (P4 2. De eerder genomen beslissing dat rondvaart emissievrij (op termijn) moet zijn, leidt er ook toe dat bij schaarse vergunningen sprake moet zijn van een redelijke terugverdientijd die alleen bereikt kan worden als daar met de vergunningverlening rekening mee wordt gehouden (Raad van State, juni 2021) 3. Naar onze mening ligt er een overfocus op kano's, SUP's, zwemmen en zwemwater, terwijl de financiële en infrastructurele impact op de rondvaart en pleziervaart veel groter is (jaarrond) en meer ruimte en inzet van middelen vergt 4. Zwemmen wordt 97 keer genoemd, rondvaart/passagiersvaart 24 keer, terwijl het gros van de maatregelen (richting, aanleg, ligplaats) en het merendeel van de middelen (heffingen, huur, vergunningen) bij de rondvaart/passagiers ligt of daar opgebracht wordt Datzelfde geldt voor pleziervaart en -boten, dat wordt maar in één op de drie gevallen ten opzichte van zwemmen genoemd, maar de grootste overlast, inspanningen van toezicht, risico's en verkeersdruk komen nu juist hier vandaan. SUP en kano worden samen 77 keer genoemd, terwijl het gaat om twee beperkte maatregelen: heffingen voor ligplaatsen en milde regulering voor het gebruik. Wij pleiten daarom voor een indeling die primair uitgaat van de meer intensieve gebruikers en vooral die ondernemers de ruimte geeft. Dat is dienstverlening aan dagjesmensen en toeristen in en om het centrum, waarbij rondvaart en waterfietsen als laagdrempelig vermaak gezien moeten worden, met een absoluut toegevoegde waarde voor alle bezoekers van Utrecht. Gereguleerde rondvaart geeft geen overlast, is goed te reguleren, waarbij de verplichte vaarbewijzen en routes in de rondvaart een rol spelen. Voorts is afstemming met de wens van de Gemeente voor bevoorrading en afvaltransporten, goed in te regelen met passagiersvaart. 5. P6: dit lijkt in tegenstrijd: meer buitenzwemruimte en meer gebruik van transport van goederen	Fijn om te lezen dat u de twee informatiebijeenkomsten met de Utrechtse vaarondernemers over de Visie stadswater heeft gewaardeerd en een deel van uw vragen hebben beantwoord. Hieronder puntsgewijs antwoord op de vragen en bezwaren uit uw inspraakreactie. 1. Bij de uitwerking van de Visie blijven we graag in gesprek met de Utrechtse vaarondernemers. Graag nemen wij kennis van deze betere en snellere methodes van toewijzing van schaarse rechten. Uitgangspunt van de gemeente is om te komen tot een transparante methode van toewijzing van schaarse rechten met gelijke kansen voor alle gegadigden die in aanmerking willen komen van die rechten. 2. Het uitgangspunt van een redelijke terugverdientijd onderschrijven wij als gemeente. 3. De gemeente koerst op een duurzaam en evenwichtig gebruik van het stadswater waarbij voor iedereen plek is op het water. Doelstelling van deze Visie is om voor alle aandachtsvelden de juiste keuzes te maken. Kano's, SUP's en zwemmen krijgt in de Visie inderdaad veel aandacht. Afgelopen jaren zien we steeds meer kanoers, SUPpers en zwemmers in de stad Utrecht. 4. Zwemmen wordt inderdaad veel genoemd in de Visie omdat het om nieuw beleid gaat. Voor zwemmen blijkt uit onderzoek dat er meer behoefte aan veilige zwemplekken is dan nu beschikbaar. De gemeente wil haar verantwoordelijkheid nemen voor plekken die niet zijn aangewezen als officieel zwemwater door provincie waar in de zomer steeds meer wordt gezwommen. Met de Visie stadswater doen we daarin een eerste stap. 5. Voor de pleziervaart geldt net zoals de passagiersvaart een verplichting voor emissievrij varen. Zie in paragraaf 3.3. het aangepaste beleid voor emissievrij varen voor verschillende categorieën motorboten. 6. De huidige Havenverordening 2015 zal inderdaad moeten worden aangepast. Op dit moment is het te vroeg om daar al een concept verordening voor vast te stellen. Dat is pas mogelijk als de Visie stadswater is vastgesteld door de gemeenteraad en definitieve keuzes zijn gemaakt. Voor publicatie van het ontwerp gaan we graag in gesprek met Utrechtse vaarondernemers om de aanpassingen te bespreken. We zullen de tekst in paragraaf 1.2 onder kopje status aanpassen. 7. De gemeente verwacht niet dat het nieuwe beleid rond

		over het water lijkt zich niet goed met elkaar te verhouden. Een zijdelingse opmerking: ‘willen we het liefst emissieloos zien’, dat wordt en is deels al een verplichting voor de professionele vaart (rondvaart), maar de pleziervaart blijft daarin achter. Nieuwe vergunningen gaan alleen naar emissievrije schepen (P23). Een gelijke restrictie voor de pleziervaart (op termijn alleen emissievrij) lijkt dan een redelijke stap die eveneens gezet moet worden, en drukte ook reguleert. 6. Het is jammer dat de Havenverordening 2015 nog niet in de aangepaste vorm is voorgelegd, die kan invloed hebben op uw en onze reactie op de Visie Stadswater. Het zou mooi zijn als de voorgenomen aanpassingen al in ontwerp worden gepubliceerd. Datzelfde geldt voor de ‘nadere juridische uitwerking’, omdat die zeker impact heeft op het doen en nalaten van watergebruikers en invloed heeft op het Stadswater. 7. Zwemmen is een steeds terugkerend fenomeen, dat in de tijd maar beperkt voorkomt (wellicht één of twee maanden), en op P7 blijkt het om de Haarrijnseplas en de Zeven Stroompjes te gaan, waarom dan de impact op het gebruik van de grachten door de rondvaart en pleziervaart? 8. P8 onder 8: ten onrechte wellicht wordt gesteld dat de Havenverordening de emissievrije vaart stimuleert en reguleert, maar in de huidige Verordening (link in Visie) staat dat niet. Hoe is dit te lezen? Want de link op uw website gaat naar de Verordening op de heffing en invordering van Brug-, schut- en havengelden 2021 gemeente Utrecht. Als het toch gaat om de ‘aangepaste Havenverordening’ 2015, dan ligt het in de rede die eerst vast te stellen, en dan de Visie daarop te baseren 9. P10: in deze 12 partijen missen wij de professionele rondvaart/passagiersvaart, die valt niet onder personenvervoerder (verhuurbedrijf), en ons is bekend dat die input wel geleverd is. Dat is wel van belang, want juist de ondernemers die hun diensten op het water aanbieden, lijken de meest intensieve gebruikers te zijn. Klopt deze conclusie? 10. P14. De Gemeente Utrecht streeft naar ‘emissievrij’, en zal de Verordening daarop aanpassen. Is er al overleg met het Rijk als het gaat om ‘emissievrij’ en de landelijke Motorbotenroute c.q. BRTN-9? Want hier volgt een aparte consequentie uit, dat juiste de grotere plezierjachten door het drukste deel van de Oudegracht moeten varen, en dan zonder verplichting van emissievrij. Staat dat in verhouding tot de eisen die aan rondvaart en verhuurbootjes worden gesteld? 11. Volgens de Verordening is een rondvaartboot ‘rondvaartboot type 1: een door spierkracht voortbewogen vaartuig dat is ingericht en hoofdzakelijk wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van maximaal twaalf personen, de bemanning daaronder niet begrepen; rondvaartboot type 2: een motorisch voortbewogen vaartuig dat is ingericht en hoofdzakelijk wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van maximaal twaalf personen, de bemanning daaronder niet begrepen.’ Dit lijkt af te wijken van wat gebruikelijk is: rondvaartroeiboten tot 12 man bestaan, maar zelden, en rondvaartschepen ook in Utrecht hebben vaak een capaciteit van méér dan 12 personen, wat ook invloed heeft op de vaarbevoegdheid. Wordt dit verschil ten aanzien van passagiersvaartuigen en rondvaart kleiner met de nieuwe Verordening? Want zeker in de	buitenzwemmen impact zal hebben op het varen in de grachten omdat we een zwemverbod op de stadsbuitengrachten en grachten willen instellen vanwege de grote veiligheidsrisico's (zie verbetermogelijkheid 4.3). 8. Na vaststelling zal de huidige Havenverordening 2015 hierop worden aangepast. Zie verder punt 6. 9. De professionele rondvaart en passagiersvaart valt onder personenvervoerder (verhuurbedrijf). De tekst in paragraaf 1.6 passen we aan zodat duidelijk is dat ook de professionele passagiersvaart onder personenvervoer valt. 10. De gemeente start het overleg met partners van BRTN 9 na vaststelling van de Visie in gemeenteraad. Eenzijdig optreden van de gemeente kan leiden dat recreanten de BRTN 9 route vermijden. Dit is ongewenst voor alle partijen. Recreatievaartuigen varen dan om de stad Utrecht heen door niet over de Vecht te varen maar gebruik te maken van het Amsterdams Rijnkanaal. Voor het Amsterdams Rijnkanaal lobbyen we al samen met regionale partners, waaronder de provincie, voor het verschonen van de binnenvaart, in heel Nederland. 11. Bij het wijzigen van de Havenverordening zullen deze categorieën aan de orde komen. De rondvaart type 1 was de Utrechtse Gondelier en deze is inmiddels gestopt. Op dit moment zijn geen vergunningen meer uitgegeven voor rondvaartboten type 1. Wij volgen voor de categorie Passagiersschip de definitie van het Binnenvaart Politie Reglement artikel 1.01 passagiersschip: schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren. 12. Graag blijven we met de Utrechtse vaarondernemers in gesprek hoe we de huidige rondvaart in Utrecht meer zichtbaar maken en welke kansen jullie zien. Zie verder ons antwoord bij punt 4 wat betreft de aandacht in de Visie rond buitenzwemmen. Het gaat hier met name om nieuw beleid voor de buitenzwemplekken die nu niet officieel zijn maar in de praktijk veel wordt gezwommen. 13. In figuur 5 staan de huidige ligplaatsen voor commerciële vaartuigen waaronder de ligplaatsen van uw waterfietsen. In paragraaf 2.2 zullen we duidelijker aangeven dat de huidige regels gelden voor het varen en niet voor zwemmen. 14. Zie de antwoorden onder punt 6 en 8. Vraag bij de nieuwe Havenverordening is of we de huidige categorieën aanhouden of een ander onderscheid maken tussen passagiersvaart en verhuren van boten. Dat is nog niet besloten. Daarover gaan we graag met u in

		gebruikelijke zin is rondvaart het schip met méér dan 12 passagiers en vaste overkapping. Graag uw voornemens op dit punt. 12. Vanuit ons oogpunt zien wij graag meer aandacht voor de zichtbare rondvaart en de toegevoegde waarde van de rondvaart (passagiersvaart) in Utrecht, dan de focus op die drie buitenzwemplekken, die weinig relatie met het 'echte stadswater hebben. 13. Dit blijkt ook uit Figuur 5 en de tekst op P20: het onderscheid tussen waterfietsenverhuur, rondvaart in de klassieke zin, bootjesverhuur en de Haarrijnse plassen is wel duidelijk te zien. Ook richten de Vaarregels zich op boten op het Stadswater, want het gaat juist om dat water in de binnenstad, waar rondvaarten en waterfietsplezier is, geen zwemplezier. Hiermee ronden wij onze Visie op zwemmen en rondvaart af, onze mening op dit punt is gegeven, graag uw reactie daar op. 14. P22: wettelijk gezien is er een onderscheid tussen 'het vervoer van passagiers' en het verhuren van boten. Hoe werkt zich dat uit in deze Visie? 15. P22: Deze opsomming herkennen wij, is er zicht op hoeveel schaarste er is, hoeveel nieuwe toetreders van deze locaties gebruik willen maken, en waar deze inventarisatie te vinden is? En waar is de onderbouwing van de schaarste te vinden? Dat thema komt verderop ook terug. 16. P23: U constateert 'de huidige ligplaatszones liggen allemaal vol met recreatieve vaartuigen', is dit vatbaar voor verschuiving als blijkt dat er meer behoefte aan ligplaatsen is voor de ondernemers? Zijn al die ligplaatsen ook daadwerkelijk door het vergunde schip in gebruik, en is daar een wrakkeninspectie op van toepassing, zodat niet onnodig ligplaats wordt ingenomen door schepen die niet meer vaarwaardig zijn? (zie ook interview op P24) 17. En tenslotte, u stelt in de Visie Stadswater 'de vergunning geldt voor onbepaalde tijd', en dat lijkt onderdeel van uw Visie te zijn. Mocht dit anders liggen, en er sprake zou zijn van het omzetten van vergunningen naar bepaalde duur, dan is dit de (noodzakelijke) gelegenheid om dat te melden. Dit te meer omdat er geen maximum voor de exploitatievergunningen voor de ondernemers geldt, als zij maar zelf voor een ligplaats zorgen. Mag een ondernemer een ligplaats 'overnemen' van een vergunninghouder? En als de wachtlijst in 2025/2026 weg is, dan is er toch geen noodzaak om vergunningen voor ondernemers om te zetten naar bepaalde duur, mits zij emissievrij zijn? Graag uw standpunt. 18. P25: De uitslag beter/slechter over die hele lange periode (peiling in Coronatijd, speelt ook mee) is nauwelijks bruikbaar: beter/slechter is gelijk (25/25%), even goed (25%) ook, en weet niet (25%) ook. Dat kan dus niet de drijfveer voor maatregelen zijn, ziet u dat ook zo? 19. Is de gemeten (geluids)overlast te herleiden naar een bepaalde groep, bijvoorbeeld 'verhuur onbemand', en wat is het aandeel van de passagiersvaart/rondvaart met schipper (<12 en >12)? Zijn passagiers van de vergunde rondvaart (>12, dus niet onbemande verhuur) te linken aan 'wildplassen, lawaai en vervuiling' of heeft de schipper aan boord een dempende werking en verschilt het type passagier, dat bij èchte grachtentours met een rondvaart met name uit stellen en gezinnen bestaat?	gesprek. 15. De schaarste zit vooral op het aantal beschikbare ligplaatsen en minder op de op- en afstapplaatsen. Exploitatievergunningen worden nog steeds aangevraagd daar is ook geen schaarste. Wat we in ieder geval zien is een toenemende druk op bepaalde locaties zoals de Oosterkade. Die drukte op de Oosterkade komt niet alleen vanaf de scheepvaart maar ook door andere recreanten/gebruikers die de locatie aantrekkelijk vinden. Op dit moment is de gemeente Utrecht in afwachting van een uitspraak van de rechter over het weigeren van ligplaatsvergunning aan een van de nieuwe toetreders. 16. Ja, er wordt gecontroleerd en gehandhaafd op gezonken bootjes. Met een recreatieligplaatsvergunning krijgt men geen "eigen plek" maar mag men plaatsnemen in een van de aangewezen zones. De impact op de omgeving bij commercieel gebruik (bijvoorbeeld verhuur van boten) is niet te vergelijken met het particuliere gebruik waar de recreatie ligplaatszones voor bedoeld zijn. Want bij commercieel gebruik is de kans op drukte door passagiers of huurders waarvan we weten dat dit kan leiden tot klachten over geluid, vervuiling, wildplassen etc. Dat zagen we bijvoorbeeld afgelopen jaar bij de op- en afstapplek Oosterkade. 17. De genoemde wachtlijst betreft een lijst voor recreatieligplaatsen en niet voor vaartuigen met commercieel gebruik. De schaarste voor commerciële ligplaatsen staat hier los van en blijft in stand. Bij schaarste mogen geen vergunningen voor onbepaalde tijd worden uitgegeven. Zie verder antwoord onder punt 15. 18. Nee deze uitslag alleen is niet de drijfveer voor eventuele maatregelen. 19. De cijfers uit tabel 4 is globaal en gebaseerd op meer gedetailleerde cijfers uit het onderzoek van Mobycon. Het rapport is gepubliceerd op de Denkmeesite. In het Mobycon zijn tusen 2019-2022 het aantal incidenten geregistreerd waaronder hard geluid, botsingen, vaargedrag, aanstootgevend gedrag. Hierbij is onderscheid gemaakt in verschillende type boten waaronder passagiersvaartiugen (I) en bemande rondvaatboten (II) en onbemanden verhuurboten zoals een waterfiets (IV). Voor alle drie de type boten zijn incidenten geregisteerd. De verhouding tussen type boten is per kruising verschillend. Zie verder het rapport van Mobycon, hoofdstuk 4. Er is geen onderscheid gemaakt naar het type passagiers. 20. Voor passagiersschepen met schipper (>12 passagiers) zagen we

		20. P27: wat is het aandeel dat toe te rekenen is aan waterfietsen en aan ondernemers die bemande rondvaarten aanbieden? Want die laatste categorie voer veel minder in de Coronajaren, en nu weer gevaren kan en màg worden door deze categorie, is er in Tabel 2 geen (significante) stijging of daling te zien. Klopt deze conclusie? Want in Tabel 3 lijkt een andere conclusie te staan, en overigens gold gedurende een aanzienlijk deel van 2022 ook nog een aantal maatregelen (mondkapjesplicht OV bijvoorbeeld pas weg op 23 maart) en in het voorjaar is voor vroege bezoekers een overdekte rondvaart een aantrekkelijk uitje. En Tabel 3 (P28) geeft nu net niet aan waar die drukte dan is geweest, is dit verder gespecificeerd? Want wij kunnen de cijfers niet erg herleiden naar onze verhuur van waterfietsen in de binnenstad, en de relatie daarvan met Tabel 2. 21. P30: in het verlengde van het voorgaande: gaat het om de statische aantallen van 40 rondvaartboten, of het aantal doorvaarten op een bepaald punt? En datzelfde geldt voor passagiersschepen met schipper: hoe is dat berekend, want zo'n schip vaart enkele rondjes. Wij betwisten uw cijfers niet, maar 3% van het totaal aantal vaartuigen op een drukke dag zou volgens Tabel 3 1.000 schepen, dus 30 van dit type betreffen, en die zijn er voor zover wij weten niet, want hier is een schipper met vaarbewijs voor nodig. Uw tabel 8 gaat uit van 19 van dit soort schepen. En tabel 2 telt 3.000 schepen, hoe werkt zich dit uit? 22. Op P31 wordt geconstateerd dat ook de gebruikers van waterfietsen zich in rond 1 op de 100 gevallen schuldig maken aan de genoemde overlast, waarbij wildplassen en waterfietsen ons wat lastig blijkt. Een aantal incidenten komt voort uit de onmogelijkheid om onze waterfietsen beter af te schermen (na de restauratie van de kade zullen wij met u overleggen over een verboden toegangssituatie buiten openingsuren), maar wij hebben geen meldingen ontvangen als en dat het onze waterfietsen betreft. Hoe moeten wij dit zien, want wij willen als ondernemer absoluut bijdragen aan de leefbaarheid en het plezier rond waterfietsen. Mogen wij weten op welke plaatsen gemeten is? 23. Toch nog één keer over buitenzwemwater: deze genoemde locaties zijn nu niet echt te kenschetsen als 'gracht' en binnenstad, terwijl de geschetste problematiek zich nu juist daar afspeelt. Is er een relatie met onze waterfietsen? 24. P33: Zijn er meer aanvragen voor commerciële activiteiten met waterfietsen? Wij zien naast onze klassieke waterfietsen (meerpersoons) alleen wat activiteiten met éénpersoons Schiller waterfietsen. 25. Hoe lezen wij de tabel op P34, want wat is beschikbare ruimte, en hoe ziet de Gemeente hier regulering in? Een vaarverbod op drukke dagen is heel wat anders dan beperkingen aan vergunninghouders die voor hun exploitatie afhankelijk zijn van jaarrond ondernemen. En het gaat bij de percentages om 'meer boten', dus zitten daar ook SUP's, Kano's en waterfietsen in? En 100% vol is vol, maar 50% vol, of 65% vol is niet stuurbaar. Hoe ziet de Gemeente dit, want de conclusie is zonder meer dat er groei mogelijk is tot 2040, betekent dit ook dat er daarmee vastgesteld kan worden dat er geen schaarste aan ruimte is? 26. P35 Bij de berekening van 'ruimte' en 'aantallen' hebben wij genoeg vragen, maar hoe werkt	in 2020 en 2021 een lichte afname (door corona). Voor rondvaartboten met schipper (max 12 passagiers) is het aantal vaarbewegingen gelijk gebleven. Het klopt dat na 2020 de stijging inderdaad niet doorzet. Het onderzoek van Mobycon onderbouwd dit met specifieke cijfers. Zie punt 19. Uit de cijfers van Mobycon kan je niet herleiden wat het aantal vaarbewegingen en incidenten van verhuurde waterfietsen waren. De verhuurde kano's en SUPs horen net zoals waterfietsen ook bij categorie IV. 21. Het gaat om het aantal vaarbewegingen. Dit is het aantal passages op een bepaald punt. Er zullen dus inderdaad schepen zijn, zoals rondvaarboten en passagiersschepen, die vaker langs kwamen en geteld zijn op dat punt. 22. De meetpunten staan in tabel 2 op pagina 27: Zandbrug, Stadshuisbrug en Bijlhouwerbrug. 23. Er is geen relatie met de waterfietsen. 24. Naast uw bedrijf Stromma is er nog 1 aanbieder voor verhuur van waterfietsen. Op dit moment zijn er geen nieuwe aanvragen. 25. In tabel 5 staat een inschatting van de hoeveelheid beschikbare ruimte tijdens rustige, gemiddelde en drukke zomerdagen. Van het instellen van een vaarverbod bij drukke zomerdagen is geen sprake. Eenrichtingsverkeer willen we instellen als de beschikbare ruimte tijdens een drukke zomerdag wordt bereikt. We zitten nu nog niet op dit punt en verwachten dat we de komende jaren dit punt nog niet bereiken. De 50% is een inschatting op basis van het verkeersmodel van Mobycon en expertoordeel. Dit staat los van schaarste ligplaatsen. 26. Waterfietsers maken wel degelijk deel uit de van de file en varen inderdaad niet hard. Het aantal waterfietsers zal in de praktijk lager zijn dan SUP-ers en kanoers. De gemeente wil de ruimte op het water benutten zodat iedereen van het water kan genieten. Zo bieden we bijvoorbeeld ruimte aan nieuwe ligplaatsen voor 5 tot 10 passagiersschepen (verbetermogelijkheid 7.4). Kleine huursloepen zijn meegeteld. 27. Goed om te lezen dat u dit deel van de Visie ondersteunt. 28. In het algemeen ziet de gemeente voor de toekomst dat er voor verschillende gebruikersgroepen voldoende ruimte en plek is en blijft op het water. Door met elkaar in overleg te blijven en duidelijke grenzen te stellen aan het gebruik stadswater is een stapsgewijze groei volgens de gemeente mogelijk. Op voorhand willen we geen voorrang geven aan passagiersvaart boven andere gebruikersgroepen. Daarbij zal de

		dit uit op waterfietsen? Zij maken geen deel uit van de file. Als het gaat om andere, gemotoriseerde schepen, dan hebben rondvaart/passagiersschepen met schipper in elk geval de kennis van de vaarregels, en naar onze indruk constateerde u eerder ook dat dit een oorzaak van drukte, overlast en opstoppingen kan zijn. Is het dan niet beter om de ruimte te bieden aan de grotere rondvaart-/passagiersschepen die méér mensen vervoeren dan de talloze kleine huursloepen? Tenslotte op dit punt: vooral op drukke punten reguleren de waterfietsen de snelheid, dat helpt om overlast te verminderen. 27. Het deel over aantrekkelijker maken, ondersteunen wij zeker (P37-51) 28. P52: er staat nu een aantal ambities naast elkaar, daar waar keuzes gemaakt en prioriteiten gesteld zouden moeten worden om tot een ranking te komen. Alle partijen ruimte geven, is een mooie maar niet werkbare ambitie, en naar onze overtuiging is iets meer focus op ondernemers van meerpersoons vaarplezier en vervoer op een aanvaardbare wijze als meer prioritair aan te merken. Hoe ziet u dit? 29. P54 geeft een extra dimensie aan het begrip ‘schaarse ruimte’, die verder niet onderbouwd wordt, behoudens dan dat er mogelijkheden tot groei tot aan 2040 zijn. Dat indiceert wellicht een bepaalde schaarste, maar op welke wijze? En overlast en schaarse ruimte worden hier in een verband samengebracht, dat niet lijkt te kloppen. Als de grotere rondvaart-/passagiersschepen ingezet worden, dan zijn er veel meer vaarbewegingen: 60 pax aan boord in plaats van 5 hoppers/fluisterbootjes, en dat brengt het gevoel van drukte aanzienlijk naar beneden en pleit voor ruimte voor grotere schepen. De laatste bieden ook veel meer beperkingen aan overlast (gediplomeerde schipper, geen harde muziek, niet onbeperkt drinken, en de schepen zijn geregistreerd), zijn herkenbaar en de exploitatievergunning kan ingetrokken worden, bij huursloepjes nauwelijks. Schaarse ruimte en overlast worden hier ten onrechte gemengd, of is dit anders bedoeld? En wat is de onderbouwing die onder de plotselinge stelling ‘moeten van onbepaalde duur naar bepaalde duur worden omgezet omdat dit een schaars recht is’, terwijl eerder nog aangegeven staat dat er groei tot 20240 is, met maximaal 50% die niet haalbaar, niet reëel en niet aangevraagd is. Graag zien wij uw onderbouwing op dit punt, ook in verband met de eerder genoemde uitspraak van de Raad van State over terugverdientijden van juni 2021. Eén punt nog op deze pagina, bij 7.1 Is het niet zo dat een Dixie en extra kliko’s op die plaats juist extra mensen aantrekt, die anders naar een café of restaurant zouden stappen? En hoe is vastgesteld dat het de passagiers waren, en van welke vaartuigen? Van de sloepjes? Van de waterfietsen? Van de rondvaart-/passagiersschepen? 30. P55: is dit correct, dat de passagiersschepen worden verhuurd door een ondernemer? Want dan zou de huurder in eerste instantie aansprakelijk zijn voor de overlast, en datzelfde geldt voor de waterfietsen, waar de Schiller fietsen kennelijk niet toe behoren als waterfiets. En wat is de onderbouwing dat een omzetting van onbepaald naar bepaald ‘gelijke kansen biedt’. Deze stelling is niet houdbaar, en dat voorbehoud is door u ook opgenomen in ‘mogelijk niet conform de Dienstenrichtlijn’ en ‘in beginsel’. Voorts, de stelling ’37 ligplaatsen voor vaartuigen die worden verhuurd zijn namelijk beperkt’ is taalkundig en juridisch niet juist. De schepen worden	gemeente doorgaan met monitoring van drukte en overlast zodat we bij nieuwe knelpunten kunnen bijsturen. In het uitvoeringsprogramma 2024-2027 zullen er keuzes gemaakt en prioriteiten gesteld worden. Hiervoor hebben we leidende principes opgesteld die ons daarbij helpen. Een voorbeeld van een principe is dat de beroepsvaart voor de recreatievaart gaat. 29. Het begrip schaarse ruimte richt zich op dit vlak vooral op ligplaatsen. Zie verder de antwoorden onder punten 15 en 17. 30. Uw opmerking van de 37 ligplaatsen is juist. Het gaat hier om ligplaatsen voor vaartuigen die worden verhuurd (bijvoorbeeld de waterfietsen van Stromma) en de schepen die worden ingezet als rondvaart (RV) of passagiersschip (PS). Inventarisatie van mogelijke nieuwe toetreders is moeilijk en zal waarschijnlijk juist reden zijn voor ondernemers om zich aan te melden als gegadigde. Bovendien is zo een inventarisatie altijd een momentopname. Zie verder onze antwoorden bij punten 17 en 29. 31. Het spreekt voor zich dat wij zeer zorgvuldig met belangen van vergunninghouders omgaan. Zie verder onze antwoorden bij punten 15, 17 en 29. 32. Het elektrificeren van fluisterboten, rondvaartboten en passagiersschepen is al jaren lang het gemeentelijk beleid in de stad Utrecht. Alle vaarondernemers zijn op de hoogte van deze eis. Oorspronkelijk zouden in 2022 alle commerciële vaartuigen omgebouwd moeten zijn naar elektrisch. Vanwege de coronacrisis is besloten deze termijn te verlengen tot uiterlijk november 2024. 33. In de Visie staat niet dat gesproken woorden, versterkt of onversterkt, zal worden verboden. Het verbod gaat over versterkte muziek aan boord. 34. Onder ambitie 11 staan verschillende maatregelen om overlast van deze doelgroepen te verminderen. 35. Het belang van een alternatieve locatie gaat over het behouden van een veilige doorvaart bij de Stadhuisbrug en niet over de overlast van waterfietsers. Graag gaan we met u hierover in gesprek.

		niet verhuurd, en het aantal ligplaatsen is niet beperkt voor de huidige vergunninghouders, en er is geen zicht op eventuele gegadigden. Tenslotte op dit punt, passend is het om eerst te inventariseren of er nieuwe toetreders zijn, hoeveel, wat de behoefte is en of zij de financiële draagkracht hebben, en dan kijken of zij in de extra voorziene ruimte tot aan 2040 passen. Dan wordt aan alle marktvragen voldaan, en wordt de inmiddels hopeloze situatie als in Amsterdam vermeden. Graag onderbouwen wij dit op uw verzoek, maar u onderbouwt zelf al dat niet echt sprake is van ‘schaarste’ in tabel 8 op pagina 56: uitbreiding van schepen >12 met circa 25 tot 52%, 100% uitbreiding voor fluisterbootjes. Een uitbreiding van 37 naar 54-59 (ofwel 45 tot 59%) duidt op geen enkele wijze op schaarste. 31. P59: de ambities voor méér transport over water, vooral ten dienste van de Gemeente zelf en eventueel deels voor (horeca-)ondernemers zien wij, maar ook dit duidt niet op schaarste die als drager voor een drastische herziening van vergunningen zou moeten leiden, waarbij wij opmerken dat in de jurisprudentie een vergunning als een eigendomsrecht moet worden gezien. Beperkingen of omzettingen moeten daarom absoluut terughoudend worden benaderd. 32. P64: die ambitie delen wij, maar het ‘gedwongen’ versneld elektrificeren van de vloot, betekent een aanzienlijk langere terugverdientijd en daar is eerder op ingegaan. Voorts is bij de bijeenkomsten waterstof als alternatief afgewezen, zonder dat daar een onderbouwing voor is gegeven. 9.2 geeft ook aan dat er dan ook voldoende laadinfra moet zijn, alvorens dit redelijkerwijs kan worden ingevoerd. 33. P67: met de invoering van het verbod om versterkte muziek (tourguiding bij rondvaart valt daar nemen wij aan buiten) is een zeer aanzienlijk deel van gevoelde overlast al aan te pakken. Graag van uw zijde de bevestiging dat gesproken woord (versterkt) op gesloten boten is toegestaan, en gesproken woord (onversterkt) ook op open rondvaartschepen. 34. P68 toont het ook aan: rondvaart met kapitein en waterfietsen veroorzaken geen overlast, daarom zijn maatregelen voor deze groepen niet nodig. Onbemande verhuur is de kern van de overlast, en als die wordt aangepakt, komt de Gemeente zeer tegemoet aan de aanpak overlast en de leefbaarheid. 35. P70: 12.3 – het zou in de rede liggen om hier al ruim voor de Visie Stadswater contact over opgenomen te hebben, mede omdat de waterfietsen geen overlast veroorzaken, en hooguit op heel lage snelheid wat onhandige bewegingen maken. Met een heldere routekaart en richting (digitaal!) is veel van alle bezwaargronden weerlegd en is de noodzaak van verplaatsing van dit onschuldige, gezonde vermaak niet nodig. Wij maken hier een stevig voorbehoud, omdat dit overleg nog moet aanvangen en op dit moment de onderbouwing te mager is (alleen 12.3).	

45	Woonbootbewoners	Wij wonen op woonboten aan de Leidsekade 214 en 222. Onze mede-woonbootbewoners aan de Leidsekade (....) hebben al uitgebreid gereageerd op de Visie stadswater. Wij sluiten ons aan bij hun commentaar, met daarbij nog het volgende aandachtspunt: Niet alleen op de Oudegracht, maar ook op de Leidsekade/Leidseweg waar hoge huizen staan aan weerszijden van het water, is sprake van een klankkast. De afgelopen tien jaar is de nachtelijke geluidsoverlast enorm toegenomen, vooral van roepende en schreeuwende mensen die uit de stad komen fietsen en van toeterende scooters. We maken ons zorgen over nog meer nachtelijk lawaai van zwemmende en varende mensen, en zouden daarom graag zien dat een vaarverbod vanaf 22.00 uur geldt, in plaats van 00.00 uur zoals nu in de Visie staat. Natuurlijk, we wonen in een stad, en daar hoort geluidsoverlast bij. Maar 24/7 lawaai is niet gezond. Wat ons betreft zet de gemeente sterker in op rustige nachten. We zouden graag zien dat in de WaterVisie beter wordt uitgewerkt hoe de handhaving wordt geregeld, zodat de overlast niet uit de hand loopt.	U onderschrijft de reactie van de mede-woonbootbewoners. Zie voor de beantwoording het antwoord bij nummer 25. Daarnaast geeft u aan zich zorgen te maken over toename van overlast in de nacht. U pleit voor het vervroegen van het vaarverbod. Het nachtelijke vaarverbod wordt vervroegd van 0.00 uur naar 23.00 en sluit daarmee aan bij de APV die ook voor de oever geldt. U geeft aan beter uitgewerkt te zien hoe handhaving wordt geregeld. Meerdere verbetermaatregelen uit de Visie vragen om extra toezicht en handhaving en het opleiden van BOA’s voor in het vaar- en zwemseizoen. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de politie, het waterschap en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. In het uitvoeringsprogramma wordt ingegaan op de dekking van de uitvoeringskosten en de gewenste versterking van de gemeentelijke organisatie inclusief handhaving. Voor de uitvoering van de Visie is nog niet voldoende geld. De benodigde financiering wordt in het uitvoeringsprogramma 2024-2027 opgenomen en integraal afgewogen door de gemeenteraad.

46	RUD	bij eerdere versies is al aangegeven dat we het vanuit zwemwater een goed plan vinden om te onderzoeken of de 5 wildzwemlocaties Muntsluis, Amelisweerd, Ruigenhoekse Polder, Veilinghaven en Werkspoorhaven omgezet kunnen worden in officiele zwemlocaties. Het advies is om daar al in een vroeg stadium het waterschap en de RUD bij te betrekken, en de stappen van het protocol “aanwijzen en afvoeren zwemlocaties” te volgen. Het is belangrijk om te weten of het waterschap de locaties ook kansrijk vindt voor wat betreft de bacteriologische waterkwaliteit. Wat me in deze inspraakversie opvalt, is dat jullie een soort “tussencategorie” zwemwateren willen maken tussen officiele zwemlocaties en wildzwemlocaties in. Op pagina 49 staat: “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.” De Europese richtlijn en de Nederlandse wetgeving hebben het alleen over officiele zwemlocaties die aan alle vereisten moeten voldoen. Het lijkt alsof jullie een soort tussencategorie willen creëren waar je het zwemmen wel enigszins faciliteert, maar niet op alle aspecten die de wetgeving vereist (zwemwaterprofiel, waterkwaliteitsmetingen, enz.) stappen neemt. Het hoeft geen betoog dat we als provincie kritisch zijn op deze gang van zaken. We snappen de behoefte aan meer zwemplekken maar denken dat het creëren van plekken die minder veilig zijn (want niet gecheckt op alle mogelijke risico’s), niet de oplossing is. Het is ook niet handhaafbaar want er is geen juridische onderbouwing. We zouden er graag overleg over willen voeren. Zie ook de bijgevoegde reactie van de RUD die voor de provincie de uitvoering van de zwemwaterregelgeving doet. Het is een ambtelijk standpunt. Vanwege de korte termijnen en de kerstvakantie, was het niet mogelijk hierover een bestuurlijk standpunt te krijgen. Maar graag blijven we met elkaar in gesprek en voeren we hierover de dialoog tussen gemeente en provincie/RUD. De behoefte aan zwemplekken in de stedelijke gebieden neemt toe. Het stadswater van de gemeente Utrecht wordt ook gebruikt om te zwemmen. In de Visie stadswater van de gemeente Utrecht staat de ambitie weergegeven om meer officiële zwemlocaties te ontwikkelen. Wij staan positief tegenover deze Visie, ambitie en doelstellingen. Ook staat in de Visie opgenomen om binnen de stad zwemmen toe te staan op plekken waar dat volgens het momenteel (landelijk) gevolgde juridische regime wellicht niet zou kunnen. Een keuze voor deze plekken kan niet gemaakt worden zonder overeenstemming met de provincie Utrecht en de RUD Utrecht. Toelichting RUD Utrecht. Mensen zwemmen graag waarbij er steeds meer wordt gezwommen op plekken die niet zijn aangewezen als officiële zwemlocatie. Plekken waar structureel veel	Wij zijn blij dat u onze ambitie steunt om in stedelijk gebied te komen tot meer zwemwater en als eerste stap te onderzoek of 5 locaties waar veel gezwommen wordt officiele zwemlocaties kunnen worden. Vanzelfsprekend zullen we u bij dit onderzoek betrekken, omdat wij terdege beseffen dat de provincie het bevoegd gezag is om daadwerkelijk nieuwe officiele zwemlocaties aan te wijzen. Verder gaan wij graag het gesprek met u aan over wat u een "tussencategorie" zwemwateren noemt. In onze beleving zijn dit de wateren die om een of andere reden geen officieel zwemwater kunnen worden, maar waarbij het risico niet dusdanig groot is dat zwemmen hier actief verboden moet worden. Wij zijn van mening dat wij als gemeente vanuit onze verantwoordelijkheid voor openbare veiligheid en publieke gezondheid een belangrijke taak hebben om gebruikers te wijzen op de risico's en indien eenvoudig mogelijk, deze weg te nemen. Dit is in elk geval de intentie die wij in deze Visie uitspreken. Wij zien het als een ommissie in de huidige wetgeving dat de verantwoordelijkheid in deze situatie niet duidelijk is belegd. Graag gaan we bij de uitwerking van deze Visie met u en de RUD in gesprek over hoe we dit in praktijk het beste vorm kunnen geven.

		mensen zwemmen vallen onder de reikwijdte van de Europese Zwemwaterrichtlijn. De Europese Zwemwaterrichtlijn, geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden (Whvbz) en Besluit hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden (Bhvbz), geeft aan dat wanneer er op een locatie structureel een ‘aanzienlijk aantal mensen’ zwemt, voor deze locatie de procedure tot het aanwijzen van de locatie als officiële zwemlocatie gestart moet worden. Als het waterlichaam/de locatie geen zwemwaterfunctie kan hebben en niet als zwemwater aangewezen kan worden (bijv. vanwege veiligheid), maar er wordt op de locatie wel gezwommen, dan moet een negatief zwemadvies of zwemverbod ingesteld worden. Bij tropische weersomstandigheden ontstaan ook spontane of wilde zwemplaatsen. Locaties waar dan incidenteel kleinere groepen zwemmers niet in elkaars directe nabijheid zwemmen vallen niet onder de definitie van zwemwater conform de zwemwaterrichtlijn en Whvbz. Er is vaak weinig bekend over de veiligheidsrisico’s op deze niet-aangewezen zwemlocaties. Op formele zwemplekken zijn deze risico’s onderzocht, worden maatregelen genomen en worden zwemmers geïnformeerd indien er risico’s zijn. Op niet-aangewezen zwemplekken zijn deze risico’s vaak niet in kaart gebracht, waardoor zwemmers niet met de juiste kennis het water betreden en beheerders niet de juiste maatregelen kunnen treffen. Zwemmen buiten de officiële locaties is in eerste instantie toegestaan op eigen risico en voor eigen verantwoordelijkheid. Dit moet echter wél duidelijk worden gecommuniceerd naar de burgers. Daarbij is het een algemene taak van de overheid om de veiligheid en gezondheid van burgers te beschermen zodat op onveilige locaties of locaties met een slechte waterkwaliteit zwemmen moet worden ontraden of verboden. In tweede instantie is het aan de eigenaar of beheerder om op basis van meer algemene zorgplicht of conflicterende functies/regelgeving mensen te waarschuwen en te wijzen op risico’s van hygiëne, gezondheid en veiligheid.	

47	Bewoner	Verheugd las ik het stuk ‘ Visie stadswater’ want wat een mooie ontwikkelingen staan er op stapel. Mijn aanvulling erop is dat ik wil aangeven dat ik mbt het water(plezier) op de Utrechtse wateren Inclusie mis. Dat mensen met een lichamelijke- en / of verstandelijke beperking ook een boottochtje kunnen maken. Die mogelijkheid is er simpelweg niet. Er zijn geen aangepaste schepen en er is geen veilige opstapplek. Omdat ik dit al lange tijd mis ben ik zelf een plan aan het maken om dit mogelijk te maken. Ik hoop dat het gesteund gaat worden. Het zou mooi zijn als deze inclusie; het water voor écht iedereen, meegenomen wordt in de definitieve plannen en iedereen kan genieten van het prachtige Utrecht vanaf het water.	Bedankt voor uw reactie. Het motto van de Visie is voor iedereen een plek op het water. Dit zijn dus ook mensen met een beperking. Daarom nemen we bij het zoeken naar op- en afstapplekken ook de wens(en) voor een op- en afstapplaats geschikt voor minder validen op. Voorts zijn wij benieuwd naar uw plan om een boottocht ook voor mensen met een lichamelijke- en / of verstandelijke beperking mogelijk te maken.

48	De kleine boten club	Op dinsdag 22 november jl. is de concept-omgevingsvisie onderdeel Visie stadswater Utrecht behandeld in de Algemene Ledenvergadering van onze vereniging. Naar aanleiding hiervan doen wij u onderstaande reactie toekomen. 1. Overwegende dat de gemeente emissieloos varen voor vaartuigen van passanten over het traject Vaartse Rijn, Oude Gracht en Vecht verplicht wil stellen vanaf 2025, maar dat het niet reëel is om te veronderstellen dat al deze vaartuigen emissievrij zijn, dan wel over het Amsterdam Rijnkanaal om de stad gaan varen, Adviseert de KBC de gemeente om distributie en gebruik van de transitiebrandstof HVO100 diesel in samenwerking met de andere vaarwegbeheerders op dit traject te promoten, teneinde de emissies van CO2, fijnstof en NOx substantieel te verlagen. 2. Overwegende dat de vaarroute Nieuwegracht-Kromme Nieuwegracht-Drift-Plompetorengracht na herstel van een kluismuur sinds 2021 niet meer toegankelijk werd gesteld voor emissievrije kleine boten met schroefaandrijving, maar wel voor roeiboten, kano's en trapboten met raderaandrijving, en tevens overwegende dat er geen bewijs aan de KBC voorgelegd is dat een kleine boot met schroefaandrijving bij dezelfde lage snelheid schade zou veroorzaken aan de werven en kluismuren in tegenstelling tot andere genoemde vaartuigen, dat werven en kluismuren al eeuwen regelmatig onderhoud behoeven en er meerdere malen bij gebrek hieraan schade is ontstaan, en dat de genoemde route van groot historisch belang is voor de sterk bij de stad Utrecht betrokken verenigingsleden van de KBC, Adviseert de KBC de gemeente om de vaarroute Nieuwegracht-Kromme Nieuwegracht-Drift-Plompetorengracht direct weer open te stellen voor kleine emissieloos voortgestuwde vaartuigen van ligplaatsvergunninghouders in Utrecht. 3. Overwegende dat opstapplaatsen (maximale aanlegtijd 15 minuten) bedoeld zijn voor commerciële rondvaarten, maar dat ligplaatsvergunninghouders per jaar ook vele (niet betalende) gasten met belangstelling voor de Utrechtse wateren en monumenten rondvaren, Adviseert de KBC de gemeente om vergunninghouders deze opstapplaatsen ook te laten benutten voor het laten in en uitstappen van gasten. 4. Overwegende dat op momenten in drukke zomerweekenden het verkeer op de Oude Gracht druk kan zijn, maar dat passanten i.v.m. de hoogte van hun vaartuigen gebonden zijn aan deze route, en overwegende dat omvaren van plm. 10.000 passantenboten over het door de beroepsvaart druk bevaren Amsterdam Rijnkanaal inkomstenverlies voor de passantenhavens en veiligheidsrisico's met zich meebrengt, en overwegende dat de drukte op mooie zomerdagen niet door de boten van ligplaatsvergunninghouders maar vooral door het toenemend gebruik van kano's, rubberboten en staande voort te peddelen planken ('SUP-pers')wordt veroorzaakt, en overwegende dat veel ligplaatsvergunninghouders momenteel forse investeringen doen om hun vaartuigen emissievrij te maken, en daarop niet hun vaarmogelijkheden begrenst willen zien, anders dan door de snelheids- en actieradiusbeperkingen die emissievrij varen buiten de stad Utrecht met zich meebrengt,	1. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. 2. Zolang de kluismuren nog hersteld moeten worden is de Nieuwegracht tot en met Plompetorengracht niet open gesteld voor motorboten vanwege veiligheidsredenen. Het is nog duidelijk wanneer de werkzaamheden zijn afgerond en of deze vaarroute dan weer opengesteld wordt. Indien de vaarroute wordt vrijgegeven voor motorboten dan geldt deze voor alle motorboten en kan er geen onderscheid gemaakt worden naar ligplaatsvergunninghouders of anderszins. 3. Wij nemen uw advies niet over om de op- en afstapplaatsen ook te bestemmen voor vaartuigen met een ligplaatsvergunning. Ook particulieren toestaan zal leiden tot minder beschikbaarheid voor passagiers voor passagiersschepen en rondvaartboten. Op deze plekken krijgen passagiersschepen en de rondvaart de voorkeur (zie paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.5). 4. De gemeente wil vasthouden aan het eenrichtingsverkeer maar wel anders dan voorgesteld. We passen de Visie aan wat de betreft de periode. Eenrichtingsverkeer geldt alleen van juni t/m augustus en niet meer het hele jaar. Tijdens deze zomermaanden is het druk met boten op het water. Ook wil de gemeente het eenrichtingsverkeer de komende jaren nog niet invoeren. We hebben berekend dat er een knelpunt onstaat bij de Stadshuisbrug bij een toename van 50% meer boten op een drukke zomerdag. Ten westen van de Stadhuisbrug ligt het rak, dus tot en met de de volgende brug, als eerste helemaal vol met wachtende boten. Een veilige en vlotte doorvaart komt dan in het geding. De gemeente wil het eenrichtingsverkeer kunnen invoeren als we dit punt bereikt hebben. We zitten nu nog niet op dit punt en verwachten dat we de komende jaren dit punt nog niet bereiken. De gemeente vind het niet wenselijk om éénrichtingsverkeer alleen op drukke dagen of tijdens bepaalde tijdsvensters in te voeren. Ook willen we geen uitzondering maken voor specifieke doelgroepen zoals verhuurbootjes en rondvaartboten. Meerdere uitzonderingen op de regel leidt tot onduidelijkheid waardoor kans groot is dat niemand zich

		Adviseert de KBC de gemeente om (slechts) tijdens drukke uren in het weekeinde (tijdens het schutten in de Weerdsluis) stoplichten op het traject Maartensbrug-Stadhuisbrug te overwegen, dit in overleg met de KBC, maar om niet zonder aanwijsbare reden en zonder voorafgaand overleg met ligplaatsvergunninghouders, vertegenwoordigd door de KBC, eenrichtingsverkeer op de Oude Gracht in te voeren. 5. Overwegende dat Motie M/166/2021 over toekomstgerichte liggelden zich niet uitspreekt over de invulling van de tekst: 'toekomstgerichte liggelden', Adviseert de KBC de gemeente om een voorstel voor invulling met de doelgroepen, waaronder de KBC, te bespreken zodat de KBC tijdig commentaar kan leveren, amendementen kan voorstellen en zo nodig bezwaarschrift kan indienen. 6. Overwegende dat er initiatieven om boten te delen als buurtboot worden opgezet, en overwegende dat een ligplaatsvergunning persoonlijk is, bedoeld voor inwoners van Utrecht, en ingeleverd zou moeten worden bij verhuizing uit de stad en directe omgeving, Adviseert de KBC de gemeente om positief tegenover buurtboot-initiatieven te staan, maar de verkapte verhuurbedrijven op basis van een privé-ligplaatsvergunning tegen te gaan. Tevens adviseert de KBC de gemeente om de lijst van vergunninghouders jaarlijks te controleren op verhuizing en overlijden, teneinde onderhands doorschuiven van boten en vergunningen tegen te gaan. In geval van personeelsgebrek bij de gemeente kan hiervoor gebruik worden gemaakt van medewerkers van de KBC. 7. Overwegende dat de gemeente bij het vaststellen van het type ligplaatsvergunning enkele jaren geleden een onderscheid heeft gemaakt tussen emissieloze – en andere vaartuigen, met verschillende tarifering, maar dat een verbod van niet-emissievrije vaartuigen niet aan de orde is geweest aangezien dit het bezit van de eigenaren onbruikbaar zou maken , en overwegende dat booteigenaren met een tuin aan het water een ligplaatsvergunning moeten aanvragen, Adviseert de KBC de gemeente om niet-emissievrije vaartuigen van eigenaren met een ligplaats aan hun tuin op dezelfde wijze in de tarifering te behandelen als overige particuliere vergunninghouders. Het moet in de gemeente Utrecht ook na 2025 mogelijk blijven om te varen met brandstof-aangedreven kleine boten, zoals bijv. antieke opduwers en boten waarvan de eigenaren ombouwen naar emissieloos te duur vinden en/of niet kunnen/willen betalen. Wij pleiten met nadruk om voor deze categorie vaartuigen een uitsterfbeleid te gaan hanteren. Wij zijn graag bereid bovengenoemde adviezen in een nader gesprek met het college van B&W en/of de gemeenteraad toe te lichten.	aan het eenrichtingsverkeer houdt. 5. In de Visie stadswater doen we nadere voorstellen voor invulling van de motie M166/2021 Toekomstgerichte, eerlijke liggelden. In paragraaf 3.3 stellen we met verbetermogelijkheden 7.6 en 7.7 dat recreatieve vaartuigen die aan achtertuinen liggen en verhuurbedrijven van kano's en SUPS ook mee gaan betalen voor het gebruik van het vaarwater. In Q2 2023 versturen we de reactienota en aangepaste Visie stadswater naar de gemeenteraad. Het staat de Kleine Boten Club vrij om gemeenteraadsleden dan te benaderen om jullie advies hierover te geven. Mogelijk kiest de gemeenteraad ervoor om een Raadsinformatiebijeenkomst te organiseren en kunnen jullie tijdens de bijeenkomst inspreken. Verder worden jaarlijks de haventarieven in het najaar vastgesteld door de gemeenteraad via de verordening brug-, schut- en havengelden. De tarieven voor 2023 zijn vastgesteld op 10 november 2022. Het raadsbesluit kunt u hier vinden: https://ureka.utrecht.nl/app/instrument/raadsvoorstel-b29a2fc1-3fdd-40b7-81e7-4c11e8a1e9b0. 6. Bedankt voor uw suggestie om ligplaatsvergunningen alleen voor inwoners van Utrecht af te geven. Juridisch lijkt het mogelijk om de ligplaatsvergunningen alleen voor inwoners van Utrecht te bestemmen. Bij de uitwerking van de nieuwe uitgifteregeling voor nieuwe ligplaatsen nemen we dit mee en en bepalen we definitief of we dit willen (paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 7.2). 7. Wij zijn het met u eens dat recreatievaartuigen die in de buurt van de binnenstad aan een achtertuin liggen hetzelfde moeten betalen als dezelfde vaartuigen met een ligplaatsvergunning iets verdeop aan bijvoorbeeld de stadsbuitengrachten en Vaartsche Rijn. Deze vaartuigen maken immers gebruik van hetzelfde vaarwater. Dit staat in paragraaf 3.3 onder verbetermogelijkheid 7.6. Voor wat betreft het invoeren van emissievrij varen verwijzen we naar punt 1.

49	HDSR	Hierbij willen wij als HDSR onze reactie geven op het stuk “Visie Stadswater” van de Gemeente Utrecht. Wij willen de gemeente complimenteren met de aandacht die het stadswater krijgt. Met het stuk geeft u een stem aan de bewoners, gebruikers en waterpartners, om gezamenlijk invulling te geven aan een mooi, schoon en beleefbaar stadswater. Tegelijkertijd zijn wij benieuwd naar de consequenties van het aanwijzen van meer zwemwater voor ecologie, waterkwaliteit en capaciteit HDSR (i.v.m. monitoring).Dit zal verder verkend moeten worden. Het College van Dijkgraaf en Hoogheemraden van HDSR wil daarom graag de Visie Stadswater bespreken in het bestuurlijk overleg dat gepland staat voor begin februari 2023. Om de Visie nog iets completer en juister te krijgen, verzoeken wij onderstaande punten op te nemen/ te wijzigen in de Visie Stadswater. Zwemwater Wij lezen in de Visie dat de gemeente de ambitie heeft voor meer officiële zwemwaterlocaties. Wij snappen deze ambitie en gaan hierover graag vanuit onze eigen verantwoordelijkheid, zijnde de monitoring van de waterkwaliteit in het officiële zwemwaterlocaties, over in gesprek met de gemeente en de provincie. In de Visie wordt regelmatig de term ‘zwemwater’ gehanteerd voor plekken die nu niet zijn aangewezen als officieel zwemwater. Ons inziens wekt dit bij de lezer de verwachting dat ook daar veilig gezwommen kan worden. Hier staan wij als waterschap niet achter. Specifiek vragen wij uw aandacht hiervoor op de volgende bladzijden: 1. Op de kaarten wordt al het water dat onder de Visie valt “vaar en/of zwemwater” genoemd. Echter, niet al het water dat onder deze categorie wordt genoemd is ook daadwerkelijk zo aangewezen. De functies varen en zwemmen komen later in specifieke kaarten weer terug. Op basis van die kaarten weet men waar en met wat men mag varen en waar men mag en kan zwemmen (officieel of niet officieel). Ons verzoek is om de generieke categorie de term “stadswater” te gebruiken, om zo verwarring over de huidige functie/toewijzing te voorkomen. 2. Op pagina 6, fig. 1 ‘Utrechtse stadswateren die onder de Visie Stadswater vallen’ is ook de Kromme Rijn ten oosten van de Waterlinieweg opgenomen. Utrecht heeft weliswaar landgoederen langs de Kromme Rijn, zij is geen beheerder van dit water. Dit geldt ook voor de Leidsche Rijn west, waar HDSR nautisch beheerder is. Op alle figuren / kaarten staan deze twee wateren als Vaar en/of zwemwater waar de Visie Stadwater betrekking op heeft. De kaarten zetten mensen op het verkeerde been. 3. Op alle figuren / kaarten zijn bij de Kromme Rijn ten oosten van de Waterlinieweg zijarmen aangegeven als vaar en/of zwemwater. In het HDSR verkeersbesluit staat dat men daar niet mag varen. En aangezien het geen door de provincie aangewezen zwemwateren zijn, verzoeken wij de gemeenten om hier de termen zwem- en vaarwater niet te gebruiken. 4. Op figuur / kaart 3 is een niet officiële zwemplek aangegeven in dat deel van de Kromme Rijn waar HDSR vaarwegbeheerder, en watersysteembeheerder is. In vaarwegen is het verboden om	1. We nemen u suggestie over. In de legenda van de kaarten zullen we stadswater noemen en niet meer tussen haakjes vaar of zwemwater noemen. Dit is inderdaad niet duidelijk. In figuur 1 is aangeven waar de huidige drie officiele zwemlocaties liggen. 2. We hebben deze locaties opgenomen omdat wij beheerder zijn van de oevers en daarmee samen met u, als beheerder van het water, één van de beheerders van deze locatie. We zullen de kaarten controleren of dit goed is weergegeven. Zie verder punt 1. 3. U heeft gelijk, wij zullen de kaarten hierop aanpassen. 4. Bedankt voor uw suggestie, maar wij nemen deze niet over. De term niet officieel zwemwater dekt wat ons betreft de inhoud voldoende. Dit zijn plekken waar gezwommen wordt terwijl dit geen aangewezen, lees officiële, plekken zijn. 5. Wij constateren een lacune in de Europese zwemwaterrichtlijn en huidige wetgeving over niet-officiele zwemlocaties. Deze lacune wordt ook breed gedeeld binnen de landelijke werkgroep zwemmen waar verschillende experts aan deelnemen. Met deze Visie geven wij als verantoordelijke partij voor publieke gezondheid en openbare orde en veiligheid aan hoe wij invulling willen geven aan deze lacune. 6. In paragraaf 1.5 staan de relaties met andere Visies van de gemeente. Hoe we omgaan met thermische energie staat in de TransitieVisie Warmte. Het is nog niet bekend waar mogelijk in toekomst koudelozingen plaats zullen vinden op het oppervlaktewater. In de uitwerking van het uitwerken van het nieuwe zwembeleid zullen we onderzoeken wat de impact van mogelijk toekomstige koudelozingen is op plekken in de stad Utrecht waar gezwommen wordt. 7. Wij gaan dit aanpassen. 8. Wij gaan hierover eerst met u in overleg en zullen op de kaart het symbool verwijderen. 9. Wij passen de bijlage aan, zodat helder is wie waar vaarwegbeheerder is. 10. Wij halen de laatste zin weg. 11. Wij nemen de toevoeging op.

		te zwemmen. Dit geldt dus ook voor dit deel van de Kromme Rijn. Door te spreken van een ‘niet officiële zwemplek’ wordt de suggestie gewekt dat hier veilig gezwommen kan worden. Bovendien is het geen zwemwater dat als zodanig door de provincie is aangewezen. Wij verzoeken de gemeente hier de term ‘niet officiële zwemplek’ hier niet te gebruiken. 5. “Ambitie 4. Meer plekken waar mensen veilig kunnen zwemmen in en verblijven aan buitenwater”. Gaat dit om nieuwe officiële zwemwaterlocaties? Dat wordt in de tekst niet duidelijk. Op pagina 48 staat dat het ook gaat om het verbeteren van niet-officiële locaties. Dit is niet in lijn met het huidige beleid. 6. Er is in de Visie geen aandacht besteed aan thermische energie uit oppervlaktewater en de relatie met zwemmen. Bij koude lozingen is veiligheid van zwemmers wel degelijk een aandachtspunt. Wij verzoeken u in de Visie op te nemen hoe u met thermische energie wilt omgaan Vaarwegbeheer 7. In bijlage 1 staat dat op de Leidsche Rijn west, de gemeente beheerder van de ligplaatsen is. Dit is volgens ons niet zo. HDSR is nautisch beheerder en ligplaatsen vallen daaronder. 8. Op de themakaart “ Varen” op pagina 53 staat de Leidsche Rijn ten westen van het ARK als emissieloos varen aangemeld. HDSR is hier nautische beheerder en we willen hier graag eerst over in gesprek gaan voordat deze ambitie zo op de kaart staat. 9. Volgens bijlage 1 is de gemeente vaarwegbeheerder en beheerder ligplaatsen op de Kromme Rijn. In deze bijlage wordt geen onderscheid gemaakt in de Kromme Rijn ten westen en de Kromme Rijn ten oosten van de Waterlinieweg. Terwijl op de kaarten ook de Kromme Rijn ten oosten van de Waterlinieweg is aangegeven. Ten westen van de Waterlinieweg is de gemeente vaarwegbeheerder, ten oosten is dat HDSR. Dit geldt ook voor de beheerder ligplaatsen. 10. “9.1 Emissievrij varen verplichten op Kromme Rijn met overgangsperiode vanaf 2025. Voor de Kromme Rijn, tussen de Waterlinieweg in Utrecht en de stuw bij Werkhoven, komt vanaf 2025 een verbod voor vaartuigen met een brandstofmotor. Net als op de bovenloop richting Wijk bij Duurstede, waar het al eerder werd verboden.” De tekst impliceert dat er op de bovenloop richting Wijk bij Duurstede emissieloos gevaren mag worden. Dit is niet het geval. Wij verzoeken u de laatste zin weg te laten. 11. Wij zouden op pagina 43, alinea 1.3 graag zien toegevoegd: Met het kiezen van het plaatsen van riffen onder bestaande steigers hebben ze geen effect op het gebruik door boten. Wij vertrouwen erop dat bovenstaande punten worden opgenomen in de Visie en kijken uit naar de verdere samenwerking op het Utrechtse stadswater.	

50	Botenverhuurder	Geacht College, Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot de Visie stadswater gepubliceerd in november 2022. Deze zienswijze dien ik in namens Sloepdelen. Sloepdelen beschikt over exploitatievergunningen in de stad Utrecht en bied bewoners en andere recreanten sinds 2012 in Utrecht de mogelijkheid om zelf te varen op een veilig emissievrij vaartuig. De aanleiding van de waterVisie is het feit dat een integrale Visie ontbrak op het gebied van het gebruik van het stadswater. Het college geeft aan te koersen op een duurzaam en evenwichtig gebruik van het water in Utrecht. Voor iedereen een plek op het water. In de waterVisie wordt verwezen naar een enquête die 1600 keer is ingevuld over het stadswater door verschillende personen. Verder wordt er in de waterVisie verwezen naar onderzoeksresultaten van bureau mobycon m.b.t. het verkeersbeeld op de wateren in de stad Utrecht. In de huidige situatie zijn er 482 vergunningen uitgegeven voor pleziervaartuigen die ligplaats mogen nemen in de stadswateren van Utrecht. Sinds 2011 is er geen mogelijkheid meer op de wachtlijst te komen om aanspraak te maken op een dergelijke vergunning, het is dus niet mogelijk om een ligplaats te bemachtigen wanneer je deze niet reeds hebt of op de wachtlijst staat. Uit het mobycon verkeersonderzoek blijkt dat de houders van een recreatieve ligplaatsvergunning maar zeer beperkt gebruikmaken (variërend van 2% tot 5% van de vaarbewegingen) van de Utrechtse stadswateren met hun vaartuig terwijl ze wel permanent een plek innemen langs de kade. Een enorm stuk ruimte wordt dus door een zeer select gezelschap gebruikt en kan niet dynamisch gebruikt worden. De doelstelling ‘voor iedereen een plek op het water’ sluit hier niet bij aan. Van 2012 tot 2020 zijn er ook ligplaatsen geweest voor verhuurboten type 2 (weergegeven als categorie III in het mobycon onderzoek). Deze ligplaatsen zijn sinds eind 2020 opgeheven. Dit is te zien in de mobycon data, in 2019 maakten de vaarbewegingen van verhuurboten type 2 nog 15% uit van het totaal aantal getelde tochten, in 2020 was dit 11% (in absolute vaarbewegingen die geteld zijn was 2020 overigens vergelijkbaar met 2019) . In 2021 en 2022 toen er geen ligplaatsen meer zijn uitgegeven voor verhuurboten type II is het aantal vaarbewegingen gehalveerd in de genoemde categorie. Uit deze data blijkt dus ook dat het opheffen van de ligplaatsen voor verhuurboten type 2 het varen met een bootje in de stad nog meer voor de ‘happy few’ maken. In de waterVisie wordt aangegeven dat er 2 locaties worden aangewezen met elk 6 vaartuigen in de categorie verhuurboot type 2. Tijdens een bijeenkomst met de havenmeester en wethouder (november 2022) zijn er vragen gesteld over de onderbouwing waarom er voor het aantal van 12 fluisterbootjes (2x6) is gekozen. Naar mijn beste weten is er geen onderbouwing gekomen van dit aantal fluisterboten. Momenteel zijn er geen ligplaatsen voor fluisterboten, toen er nog wel 12 ligplekken voor fluisterboten waren namen deze ligplekken ongeveer 2,5 procent van het totale aantal ligplekken/vaartuigen langs de grachten in (categorie vignethouder pleziervaartuig 482 en verhuurboot type 2 – 12) Het percentage in absolute ruimte is nog aanzienlijk lager gezien de aanlegvoorzieningen die gerealiseerd waren door verhuurder meer vaartuigen op een zelfde	U geeft een goede analyse en onderbouwing waarom er meer plaatsen zouden moeten worden aangewezen voor het verhuren van fluisterbootjes (verhuurboten type 2). De gemeente wil nieuwe ligplaatsen voor verhuurboten type 2 aanwijzen zodat meer mensen kunnen genieten van het water. Het aantal van twee keer 6 verhuurboten type 2 is genoemd omdat dat het aantal was wat we eerder hadden. Het klopt dat we geen onderbouwing hebben voor een maximaal aantal. We zien de uitgifte van 12 nieuwe ligplaatsen als een eerste stap. We willen dus stapsgewijs groeien met maximaal 6 ligplaatsen per locatie om overlast van omwonenden te voorkomen. Als de ervaringen bij deze eerste stap positief zijn, kunnen we het aantal ligplaatsen voor verhuurboten type 2 uitbreiden. We zullen de tekst onder verbetermogelijkheid 7.4 aanpassen en de laatste kolom in tabel 8. Deze kolom noemen we dan “totaal” noemen ipv “maximaal (limiet)”. U noemt een aantal extra locaties die u kansrijk vindt voor het verhuren van verhuurbootjes type 2. Deze komen bovenop de 6 kansrijke locaties die wij zelf al hadden voorzien en zijn genoemd onder verbetermogelijkheid 7.4. Mochten we meer dan 12 ligplaatsen willen realiseren dan zullen we deze locaties erbij betrekken. Uw vergelijking met recreatieve ligplaatsen gaat niet op omdat het nu zo is dat je deze ligplaats niet commercieel mag gebruiken. Als we dat wel zouden toestaan is er geen mogelijkheid voor gemeente meer om te kunnen reguleren.

		locatie mogelijk maakte t.o.v. gebruik van een langswal. In 2019 en toen deze situatie bestond zijn er minstens 5x zoveel vaarbewegingen in absolute zin geweest van deelfluisterboten t.o.v. vaartuigen van bewoners met GU stickers. In 2020 was dit in ieder geval nog 3x zoveel (met corona, dus logisch dat bewoners meer zijn gaan varen in die periode gezien dat 1 van de activiteiten was die mogelijk waren). Dus alhoewel vaartuigen van bewoners 40x meer plek innamen dan de verhuurboten zijn de verhuurboten alsnog 3 tot 5x zoveel gebruikt dan alle vaartuigen met gu-stickers bij elkaar. Nu de ligplekken voor fluisterboten weg zijn is het aandeel fluisterboten minder geworden op de grachten. Doordat wel een exploitatievergunning aangevraagd kan worden voor het verhuren van fluisterboten, maar er geen ligplaatsen ter beschikking worden gesteld groeit het aandeel van kleine instabiele vaartuigen die na het varen uit het water kunnen worden getrokken. De negatieve effecten van het verdwijnen van de ligplekken voor fluisterboten zijn al zichtbaar gezien de grachten langzaam gevuld worden met portable electrobootjes die minder stabiel zijn, minder goed bestuurbaar en die niet geschikt zijn voor gebruikers die minder goed ter been zijn. Verder kan er geredeneerd worden dat dit ook onwenselijk is op basis van de welstand. (we zien ze nu veelal van het type Whaly) Het resultaat is dat het stadswater nog minder dan eerst beschikbaar is voor bewoners en andere recreanten die graag zelf willen varen op een veilige, stabiele en emissievrije boot. (dit sluit niet aan bij punt 1.7 van het coalitieakkoord over inclusiviteit en toegang voor mensen met een handicap) **Geschikte locaties** De gemeente geeft zelf een aantal kansrijke locaties aan om nieuwe ligplekken voor fluisterboten te realiseren namelijk : Smakkelaarsveld, Vaartse Rijn tussen vondelbrug en oranjebrug, Catharijnesingel bij passantenhaven, Paardenveld, Van Asch en Van Wijckskade en buiten de stad wordt nog Jachtwerf de Klop genoemd. Die laatste locatie is weinig relevant gezien die buiten de weerdsluis ligt en derhalve niet redelijkerwijs geëxploiteerd kan worden met als vaargebied de stadwateren van Utrecht. Op al deze locaties zijn verhuurplekken te realiseren waardoor meer bewoners en andere recreanten gebruik kunnen maken van het stadswater, evt. andere locaties die geschikt zijn : Weerdsluis bij de monicabrug : Hier zijn de genoemde faciliteiten aanwezig, het is goed bereikbaar, geen woningen nabij en verder wordt het aan alle kanten omgrensd door druk verkeer. Onder Hoog Catharijne : Geen omwonenden, goed bereikbaar, toiletfaciliteiten aanwezig in Hoog Catharijne. Er zijn meerdere sets ligplekken mogelijk langs de Catharijnesingel, zeker aan de buitenzijde van de Singel gezien hier een drukke verkeersweg is en geen directe bebouwing met bewoners. Er zijn ook geschikte plekken aan de binnenzijde van de catharijnesingel.	

		Gezien de reeds aanwezige toiletfaciliteiten en het feit dat er al veel mensen zich ophouden bij Lepelenburg zou de binnenzijde van de gracht t.h.v. lepelenburg een kansrijke locatie zijn aan. Aan buitenzijde singel ter plaatse bevinden zich al 2 enorme dukdalven waaraan een kleine aanlegfaciliteit gemonteerd kan worden. De Nieuwekade t.h.v. garage Paardenveld, geen beletsel voor doorvaartprofiel gezien er reeds versmallingen aanwezig zijn aan die zijde. Ook is hier reeds houten beschoeiing aanwezig waaraan een drijfsteiger kan worden afgemeerd t.b.v. het in en uitstappen van elektrische vaartuigen. De Neerlandiakade t.h.v. restaurant Op Zuid. Er zijn nog veel meer locatie mogelijk, maar genoemde locaties (inclusief de door de gemeente aangegeven locaties) zijn qua omgevingsfactoren bij uitstek geschikt om elektrische fluisterboten neer te leggen. Bovenstaande in beschouwing nemende is het logisch om in te zetten op meer ligplekken voor fluisterboten / deelboten in plaats van de ligplaatsen te beperken tot 2 sets van 6. In de hele maatschappij gaan we naar gebruik in plaats van bezit, het onmogelijk maken van vaste ligplaatsen voor fluisterboten staat haaks op deze ontwikkeling. Deelboten zorgen voor een efficiënter en dynamischer gebruik van de ruimte. In het coalitieakkoord is de volgende passage opgenomen die aansluit bij bovenstaand verhaal : Stadswater is een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte. We zien dat steeds meer verschillende groepen gebruik willen maken hiervan. We gaan aan de slag met het afmaken van de Visie rond stadswater inclusief zwemwater en de uitvoering hiervan. We bekijken hierbij of er ruimte is voor een echt Utrechts stadsstrand. Verder wordt er in de waterVisie het volgende gesteld : “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, kano rs en waterfietsers kennen de vaarregels onvoldoende, varen in grote groepen of leggen hun materiaal op de werven waardoor mensen er niet langs kunnen lopen.” Uit het mobycon onderzoek (document Visie stadswater_mobycon tellingen 2019 tm 2022) blijkt dat er nauwelijks incidenten zijn met categorie III (verhuurboten type 2) en dat er veelal incidenten zijn in categorie V (passanten zonder sticker) en categorie IV (waterfietsen,sups en kano’s). Verder wordt er overlast ervaren door te hard varen en stankoverlast, waar geen sprake van kan zijn bij verhuurtype 2 gezien dit volledig emissievrij is en dat het om begrensde boten gaat. In ambitie 11 in de waterVisie wordt er ingegaan op maatregelen om overlast tegen te gaan, wij juichen alle punten van harte toe. In 11.2 wordt aangestipt dat een groot deel van de geluidsoverlast plaatsvindt tussen 0:00 en 07:00. Wellicht ten overvloede, maar type 2 verhuurboten varen dan niet. Om overlast op de stadswateren tegen te gaan moet de gemeente inzetten op handhaving op	

		het water die nu niet aanwezig is. Het beperken op ligplaatsen of andere vergunningen voor emissievrije fluisterboten dient het doel niet. Sterker nog, een exploitant is altijd te vinden bij klachten terwijl anderen anoniem door kunnen varen en overlast kunnen veroorzaken zonder hierop aangesproken te worden. Samenvattend: De nadelige gevolgen van het beperken van de ligplaatsen voor verhuurboten type 2 zijn nu al merkbaar doordat het aanbod verschraalt (whaly's, minder deugdelijke vaartuigen die er ook ontsierend uitzien). Er is überhaupt minder aanbod waardoor bewoners en andere recreanten minder tot geen gebruik kunnen maken van het stadswater (vanaf een vaartuig). Het is zeer inefficiënt ruimtegebruik en dient de doelstelling van eerlijk gebruik van het water niet. Er zijn voldoende locaties geschikt (te maken) voor emissievrije verhuurboten. Om overlast op het water in algemene zin te voorkomen moet de gemeente inzetten op handhaving, de voorgestelde maatregelen onder punt 11 uitvoeren. Ik verzoek u, op grond van bovenstaande, de waterVisie zo aan te passen dat er meer ligplaatsen worden gerealiseerd t.b.v. verhuurboten type 2 en het tijdspad te versnellen gezien er in afwachting van de waterVisie er alleen verschraling van het aanbod heeft plaatsgevonden.	

51	Exploitant rondvaartboten	Rederij Schuttevaer vaart sinds 1960 door de Utrechtse grachten en singels van Utrecht, een familiebedrijf die al die jaren de stad Utrecht promoot in binnen en buitenland, een bedrijf waarvan zo`n 50 personen direct hun inkomen krijgen, een serieus bedrijf, die een serieus product aanbied en dagelijks klaar staat voor de gasten en inwoners van Utrecht. Een nieuwe waterVisie is altijd goed, evalueer het verleden en kijk waar het naar de toekomst naar toe zou moeten, wat zijn de problemen en wat zijn de mogelijkheden die we daarbij tegenkomen. Hierbij de zienswijze op de waterVisie vanuit Rederij Schuttevaer en haar medewerkers. Nu staat er in de waterVisie : 1. 'Vanaf 2020 is in de binnenstad een forse stijging van het aantal vaarbewegingen te zien' Deze cijfers zijn zeer twijfelachtig en er dient naar gekeken te worden, hoe die tot stand gekomen zijn, daarbuiten moet er verder terug gekeken worden, het vaarwater word al heel lang intensief gebruikt en vroeger met veel meer grote schepen. De binnenvaart kwam tot de jaren 1960 naar de binnenstad. Daarna waren het de jachtjes en nu de kano`s en de sloepjes die de drukte veroorzaken op bepaalde dagen in het jaar. Van drukte is op een paar weekenddagen in het jaar sprake en op koningsdag, zeker in de lange winterperiode zijn er nauwelijks vaarbewegingen op het water. Conclusie: laat eerst een volledig onderzoek uitvoeren over de laatste decennia en kijk daarbij naar het hele jaar. 2. Stremming Nieuwegracht is op verkeerde beweegredenen genomen In eerste instantie was er gevaar voor het instorten van muren, waarschijnlijk door te diep uitbaggeren. Het herstel duurt al jaren en in de waterVisie staat een niet onderbouwde oorzaak van de veroorzakers van het probleem. Hierin staat niet het uitbaggeren genoemd, maar "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." Dit zou heel misschien kunnen gebeuren als er schepen met veel motorvermogen door heen zouden varen, maar dat is niet het geval. Rondvaartenboten varen juist heel rustig door deze prachtige grachten om hun gasten alles te laten zien. De schroef zit in het midden van het schip en zal dus nooit de kades en muren kunnen beschadigen. Conclusie: Zorg dat de muren weer stabiel staan en pleeg onderhoud aan de bruggen en kades, zodat de rondvaartboten en sloepen er weer rustig doorheen kunnen varen. Rederij Schuttevaer heeft veel geld geïnvesteerd in gidssystemen en teksten voor deze rondvaart. En wil net als voor de afsluiting er weer door heen kunnen varen. 3. 12.2 Eenrichtingsverkeer Oudegracht instellen van Noord naar Zuid (alle vaartuigen met doorvaarthoogte onder de 2,5 meter) Rederij Schuttevaer wilt hieraan graag meewerken aangezien het in het verleden ook gewerkt	1. U pleit voor meer onderzoek naar drukte op het water maar dan gedurende het gehele jaar en voor 10 jaar. Dit gaan wij niet doen. Onderzoek is kostbaar en zal zoals u zelf al aangeeft is er in de winterperiode nauwelijks sprake van drukte. Het adviesbureau Mobyon heeft afgelopen vier jaar (2019-2022) onderzoek gedaan naar vier drukke punten in de binnenstad (tabel 2). Het aantal vaarbewegingen en incidenten zijn ieder jaar geteld tijdens vijf warme zomerdagen. De onderzoeksrapporten kunt u vinden via de Denkmeesite. Daar kunt u lezen hoe er is gemeten en de cijfers tot stand zijn gekomen. De forse stijging van het aantal vaarbewegingen komt overeen met het beeld van medewerkers van de Havendienst die dagelijks op het water varen. De telling is op een aantal drukke momenten gedaan om te bepalen welke maatregelen effectief zijn om drukte tegen te gaan in het vaarseizoen (april t/m okt) en dan vooral in de zomermaanden (juli en augustus). 2. We hanteren als gemeente het uitgangspunt dat het onzeker is of een snel ronddraaiende schroef een negatieve invloed heeft op de onderwaterstructuren. Eerst moet hierover duidelijkheid komen dus daarom is er een verbod op de motorvaart. Tegelijkertijd zijn we aan de slag met de herstelwerkzaamheden. Zolang de vaarweg niet geheel hersteld is wordt de Nieuwegracht tot en met Plompetorengracht niet open gesteld voor motorboten. 3. Fijn dat u voorstander bent van het instellen van eenrichtingsverkeer op de Oudegracht. Uw pleidooi voor het gebruik van de marifoon nemen wij ter harte, dit is echter geen oplossing voor al het varende verkeer. Een marifoon is niet verplicht voor vaartuigen kleiner dan 20 meter op het Utrechtse vaarwater. 4. Er geldt een uitzondering voor werkschepen van aannemers. Voor werkschepen is het streven om met ingang van 1 januari 2030 emissievrij varen te verplichten. 5. Het onderzoek is over meerdere jaren uitgevoerd en wordt de komende jaren gecontinueerd. Als het onderzoek tot andere conclusies leidt passen wij onze koers hierop aan. 6. De beleving van de drukte is subjectief. Uit onderzoek van Mobycon blijkt dat de drukte kan leiden tot meer ongelukken en ongewenste situaties op het water. Om nautische knelpunten op het water aan te pakken nemen we een aantal maatregelen en blijven we inzetten op monitoring om ongewenste situaties voor te zijn (zie paragraf 3.4, ambitie 12).

		heeft, verschillende keren is het al toegepast en het zorgt voor meer veiligheid. Uiteraard moet er goed gekeken worden naar de uitvoering en moet er handhaving zijn, het hele plan werkt alleen, als er handhaving is. Wat hier al op korte termijn kan veranderen en verbeteren is het marifoongebruik te handhaven. Marifoon is verplicht voor vele schepen die door de grachten varen (passagiersschepen met meer dan 12 personen, werkschepen, grote jachten, etc.) , helaas is hier geen controle op. Met een marifoon kunnen schepen elkaar oproepen en kan er veilig engtes gepasseerd worden, ook wanneer deze onoverzichtelijk zijn. Een aantal aanvaringen tussen schepen hadden voorkomen kunnen worden, indien de verplichte uitrusting van het schip, de marifoon gebruikt zou worden in Utrecht. In Amsterdam wordt de marifoon altijd gebruikt en het is ook in Utrecht verplicht om te gebruiken door alle beroepsvaart. Conclusie: onderzoek verder hoe het eenrichtingsverkeer in gevoerd kan worden en de uitwerking ervan inclusief de handhaving. En vanaf nu, zorg dat schepen die het verplicht zijn hun marifoon gebruiken en handhaaf daar op. Andere punten zijn in de waterVisie 4. Werkschepen niet elektrisch omdat het nog niet mogelijk is Dit is niet hoe wij het zien, onze schepen worden omgebouwd naar elektrisch en vele andere schepen ook, zelfs grote binnenvaartschepen. Het kan dus wel en een tweede punt hierin is dat we het niet moeten hebben over elektrisch varen, maar duurzaam varen! Duurzaam varen, zou heel goed kunnen met waterstof of andere technieken die in de toekomst gaan komen, betere oplossingen dan al die accu`s in een schip. Tot het mogelijk is om met een duurzamere variant te varen is elektrisch de oplossing, maar laten we verder kijken, dan het nu, deze waterVisie is voor in de toekomst en de techniek verbeterd razend snel. De provincie Utrecht is volop bezig met het mogelijk maken voor bedrijven om te investeren in waterstof, ook wij zijn in gesprek met de Provincie Utrecht hierover. De provincie Utrecht en vele andere zijn ervan overtuigd, dat waterstof de brandstof van de toekomst wordt. 5. 3 corona jaren Cijfers worden vergeleken die helemaal niet te vergelijken zijn, drukte op het water is natuurlijk heel anders als we in een lockdown zitten. Dit punt is al eerder naar voren gekomen. Een ander punt is natuurlijk dat bedrijven in het toerisme verliezen hebben geleden in de lockdowns. Dit heeft gevolgen gehad voor deze bedrijven door schulden opbouw en het niet kunnen doen van investeringen. Banken werken niet mee aan leningen voor het verduurzamen van je bedrijf, wanneer je rode cijfers hebt. De gemeente Utrecht zou hier kunnen bemiddelen en zekerheden kunnen stellen aan banken om het verduurzamen van de bedrijven in het toerisme een impuls te geven. 6. Wachtrij of file ? Er wordt gesproken over een wachtrij voor versmallingen in de waterVisie in meters, dit is voor	7. Wij delen uw zorg over het plastic afval. Als eerste is het wenselijk dat zwerfvuil sowieso niet in het water en op het land komt. De gemeente Utrecht pakt daarom preventie van zwerfvuil aan middels het programma Utrecht Schone Stad. De Gemeente Utrecht zet in op preventie van zwerfafval door mensen bewust te maken van de kwalijke effecten die (plastic) zwerfafval heeft. Ook maken we dagelijks de stad schoon, om ervoor te zorgen dat er zo min mogelijk afval in de natuur terechtkomt. Ook vist de gemeente regelmatig zwerfafval uit het water. Tot slot zijn we voor een verdergaande aanpak sterk afhankelijk van het beleid van de landelijke overheid. 8. De wens van de gemeente om het speelveld gelijk te trekken voor nieuwe ondernemers staat niet op zichzelf. De huidige Dienstenrichtlijn (ook wel Dienstenwet) verplicht de gemeente hiertoe. Op dit moment voldoet de gemeente voor wat betreft de 37 ligplaatsvergunningen dus niet aan deze wet. De gemeente wil na vaststelling van de Visie 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 ligplaatsvergunnning op tijd en duidelijk worden communiceerd 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. 9. Gemeente maakt geen uitzondering voor Bierboot en Ecoboot. Deze boten van de gemeente gaan ook omgebouwd worden naar elektrisch. 10. U pleit voor handhaving op het eenrichtingsverkeer en betere communicatie over de vaarregels. Wij onderschrijven dat eenrichtingsverkeer gebaat is bij handhaving. Wij zien geen reden om een groot vaarbewijs of het gebruik van de marifoon te verplichten. Er zijn momenteel weinig tot geen incidenten qua aanvaringen/ongelukken. Meerdere verbetermaatregelen uit de Visie vragen om extra toezicht en handhaving en het opleiden van BOA’s voor in het vaar- en zwemseizoen. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de politie, het waterschap en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen

		de scheepvaart een rare maatstaaf. Twee rondvaartboten van onze rederij veroorzaken dus een te lange wachtrij voor een brug ? Dit moet natuurlijk anders omschreven worden en er moet gekeken worden wat wenselijk en niet wenselijk is. Op de snelweg staat ook wel eens een file en dan rekenen we zeker niet in meters. Drukke momenten op het water lossen vanzelf op, zeker wanneer iedereen de vaarregels hanteert, dan is het probleem nooit heel groot. 7. (Zwerf)afval Dit ziet Rederij Schuttevaer als een groot probleem. Niet alleen omdat het onze schepen beschadigd, bijvoorbeeld door rommel in de schroef. Ook is het geen reclame voor de gasten aan boord voor onze schepen, vele mensen verbazen zich hierover. Conclusie : Neem dit probleem mee in de waterVisie , schoon oppervlakte water hoort erbij. Handhaving en toezicht is helaas nodig, grofvuil, bedrijfsafval en zwerfvuil moet als één probleem aangepakt worden om het stadsbeeld te verbeteren. 8. Vergunningen Wanneer bestaande vergunningen worden ingetrokken of opnieuw worden uitgegeven loopt je als bedrijf tegen een paar problemen aan. Ten eerste is je organisatie gebouwd op het aantal schepen, wat je hebt varen in Utrecht, hiervoor heb je personeel in dienst, vaak in vaste dienst. Wanneer je een vergunning of meerdere vergunningen kwijt raakt, kan je het personeel dan ontslaan (zonder transitie vergoeding) ? Of neemt de gemeente dit dan voor haar rekening of gaat het personeel mee naar het volgende bedrijf ? Sowieso is dit een pijnlijk punt, in coronatijd hebben wij en de landelijke overheid er alles aangedaan om iedereen in dienst te houden en dat is gelukt. Ook voor het personeel is dit een onzekerheid waar niemand op zit te wachten. Wie betaald de pensioenen door, gaan ze ander werk vinden en is dat dan net zo leuk en goed als bij Rederij Schuttevaer Ook huurcontracten gaat een bedrijf aan voor een lange termijn en kan je niet zomaar opzeggen en dat geldt voor veel meer contracten natuurlijk. Investeringen in de schepen doe je ook niet voor een paar jaar, zeker ombouwen naar duurzaam varen zijn grote investeringen, die een lange terug verdientijd hebben. Ook banken kijken hierin mee en zullen nooit een bedrijf een lening geven die hun vergunningen kunnen verliezen. Termijnen die opgenomen gaan worden dienen reëel te zijn voor een goede en eerlijke bedrijfsvoering, denk aan minstens 15 jaar om je te kunnen aanpassen op de veranderingen en investeringen terug te verdienen. Conclusie: Laat bestaande bedrijven niet in onzekerheid terecht komen en het personeel ook niet, laat deze bedrijven gewoon voortbestaan, zoals ze al jaren doen, kijk daarbuiten of er	activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. In het uitvoeringsprogramma wordt ingegaan op de dekking van de uitvoeringskosten en de gewenste versterking van de gemeentelijke organisatie inclusief handhaving. Voor de uitvoering van de Visie is nog niet voldoende geld. De benodigde financiering wordt in het uitvoeringsprogramma 2024-2027 opgenomen en integraal afgewogen door de gemeenteraad. 11. Wij delen u mening om zwemmen te beperken tot de aangewezen plekken en het op gevaarlijke plekken te verbieden. Dit leest u ook terug in onze Visie. Wij constateren echter ook dat er altijd wateren zullen blijven waarbij officieel zwemwater niet haalbaar is, maar waarbij een verbod een te zware maatregel is. Ook voor deze categorie geven wij aan hoe wij onze verantwoordelijkheid zien. 12. Relevante punten uit de Visie nemen we mee in het BRTN9 overleg. 13. Het verhogen van de Muntbrug is niet haalbaar want zeer kostbaar en beschermd stadgezicht. Daarbij heeft de lage Muntbrug ook een remmende werking voor (roei)boten zodat de kans op eventuele botsingen afneemt. Verder is in het verkeersmodel van Mobycon rekening gehouden met de doortrekking van de Leidsche Rijn naar de binnenstad. We verwachten dat na de opening meer boten de binnenstad binnenkomen dan de stad uitvaren. Er dus geen spreiding van het vaarverkeer uit de binnenstad. Het zal eerder drukker in de binnenstad worden omdat de meeste mensen een rondje om de binnenstad willen varen. Uit een eerste berekening volgt dat de wachtrij met vaartuigen bij Stadshuisbrug met 2% toeneemt. De gemeente deelt u mening dat er kansen zijn voor extra ligplaatsen na 2028 tussen de stadsbuitengracht en het Merwedekanaal.

		ruimte is voor bijvoorbeeld nieuwe ligplaatsen voor bedrijven die nieuw willen toetreden op de markt. Bestaande bedrijven waarborgen het product, dat verkocht wordt en gaan niet voor snelle winst, zorg dat Utrecht ook in de toekomst bedrijven behoudt die kwaliteit waarborgen. 9. Puntje van aandacht Bierboot en vuilnisboot varen commercieel en zijn dus commerciële schepen Hiervoor kunnen geen uitzonderingen gemaakt worden, zeker niet aangezien ze geëxploiteerd worden door de gemeente Utrecht zelf, andere toetreders op deze markt zouden daarmee gedupeerd worden 10. Handhaving Dit is het punt wat al jaren ondermaats is. Nieuwe regels toevoegen is misschien nodig, maar bestaande regels handhaven lost al veel op. Controle is nodig, het drankgebruik op het water loopt de spuigaten uit, hierop dient gecontroleerd te worden. Ook marifoongebruik en de vaarregels in het algemeen dienen gecontroleerd te worden. Passagiers schepen dienen voldoende gekwalificeerd personeel te hebben om te varen, zeker omdat het varen met het klein vaarbewijs met meer dan 12 personen op korte termijn verboden wordt, dan gaat het Giethoorn arrest er van af en dient een schipper met een schip dat ingericht is voor het vervoer van meer dan 12 personen een grootvaarbewijs te hebben of het grootvaarbewijs beperkt vaargebied, zoals deze al geldt voor het Amsterdams grachten type rondvaartboten. Varen met passagiers dient veilig te gebeuren en is geen hobby. Varen met meer dan 12 passagiers vraagt om gekwalificeerd personeel en eronder eigenlijk ook. Dit kan de gemeente ook eisen in de vergunningen net als Amsterdam gaat doen. Ook dienen alle bedrijven hun vaartuigen en passagiers te verzekeren, dat geldt ook voor kano`s en sub`s. Schade die wij oplopen door verhuurde schepen kunnen wij niet of heel moeilijk verhalen, bij de kano verhuur is vaak niet bekend, wie wanneer een kano gehuurd heeft. Ook uit veiligheid, bijvoorbeeld vermissing lijkt mij dit zeer wenselijk. Tevens dienen gasten van dit soort vaartuigen voldoende veiligheidsinstructies te krijgen en de vaarregels dienen bekend te zijn wanneer ze de vaarweg op gaan. Er varen heel wat onervaren schippers met bijvoorbeeld een huurjacht door de grachten, de situatie is vaak levensgevaarlijk. 11. Zwemmen Zwemmen in het vaarwater en nabij bruggen en sluizen is verboden bij wet, laten we hier ook tegen optreden voor de veiligheid. Zwemmers zien het gevaar niet en springen gerust voor een rondvaartboot het water in. Schippers die achterop sturen zien een zwemmer soms gewoon niet, dit is vragen om ongelukken.	

		Conclusie: wijs plekken aan waar gezwommen mag worden en daarbuiten moet het verbod gehandhaafd worden om ongelukken te voorkomen 12. BRTN – 9 overleg In de waterVisie wordt gesproken over het BRTN route 9 overleg, graag zien wij dat de gemeente Utrecht hierin de touwtrekker wordt en de punten die in het plan staan, zelf ook toepast. 13. Kansen 2028 water Smakkelaarsveld De kansen voor de toekomst liggen natuurlijk hier, prettig zou zijn wanneer de Muntbrug alsnog verhoogd wordt. Nu zal de brug moeten gaan draaien voor hogere schepen. Drukte op het water wordt, dan weer verminderd door meer vaarwater, iets dat wij nu al merken met de opening van de nieuwe singel, is hiermee rekening gehouden in de rekenmodules i.v.m. de drukte op het water ? Ook eenrichtingsverkeer en andere maatregelen worden daardoor beter uitvoerbaar. Extra ligplaatsen kunnen daar gerealiseerd worden, door nu al goed mee te kijken met de ontwerpen van de kades. Wanneer deze waterVisie een goed plan is en aansluit op de nieuwe kansen is het een win-win situatie. Rederij Schuttevaer bestaat volgend jaar 63 jaar en heeft veel mensen mogen vervoeren door de Utrechtse grachten en wil dat de komende 63 jaar ook blijven doen. Wij staan open voor vernieuwing, zoals wij dat al 63 jaar doen. Maar wederom zijn er gevaren die onze bedrijfsvoering kan verstoren. Namens Rederij Schuttevaer en het personeel hoop ik dat de gemeente Utrecht verstandige beslissingen maakt nu en in de toekomst en niet via een loterij het voorbestaan van een bedrijf in gevaar brengt.	

52	Bewoner	Reactie direct omwonende op concept Visie Stadswater Utrecht Als woonbootbewoner in de Muntsluis ben ik teleurgesteld in zowel het proces dat gevolgd is voor, als de inhoud van, de concept Visie Stadswater Utrecht en maak mij zorgen over wat deze Visie en de verdere uitwerking daarvan zal betekenen voor de bewoners rondom de Muntsluis. In deze mail zal ik achtereenvolgens mijn terugkoppeling geven op het gevolgde proces en de inhoud van de concept Visie Stadswater Utrecht. Achtergrond bij deze reactie Als achtergrond bij deze reactie speelt dat de hoeveelheid bezoekers aan de Muntsluis op warmte dagen de afgelopen jaren extreem sterk is gegroeid en dat dit naast een hoop plezier voor de bezoekers ook tot veel overlast heeft geleid voor omwonenden. Tien jaar geleden kwam hier praktisch niemand zwemmen. Nu zijn er op warme dagen letterlijk honderden bezoekers. De overlast die hiermee gepaard gaat heeft er, net als op de Oosterkade, al toe geleid dat bewoners verhuisd zijn. De basis van deze overlast ligt primair in het feit dat er op warme dagen zich simpelweg te veel mensen op een te kleine plek concentreren die zich direct naast de woningen en woonboten van lokale bewoners bevindt. De problemen die zich voordoen zijn onder andere geluidsoverlast, afval in het water en op de kades, wildplassen, verstoring van dieren, versperring van de doorgaande weg door fietsen, etc. **Proces** Als woonbootbewoner in de muntsluis ben ik van mening dat ik, en andere bewoners rondom de muntsluis, onvoldoende zijn geconsulteerd in het opstellen van de concept Visie Stadswater. De mate waarin bewoners betrokken worden bij een dergelijk proces dient proportioneel te zijn aan de mogelijke impact die zij ondervinden van de Visie en de daarin voorgestelde maatregelen en mogelijke ontwikkelingen. Die impact is potentieel groot omdat de concept Visie spreekt over het mogelijk ontwikkelen van de Muntsluis tot officiële zwemplek. Voordat een dergelijk verstrekkende optie serieus op tafel komt in een Visie van de gemeente dient deze optie, en de mogelijke gevolgen daarvan voor omwonenden, met omwonenden te worden besproken. Daarbij dienen de bewoners actief benaderd te worden om hun te informeren over deze optie en hun mening en zorgen over die optie op te halen. Dat is, helaas, niet gebeurd. Er zijn geen acties ondernomen door de gemeente om bewoners van de bekende probleemgebieden zoals de Muntsluis rechtstreeks te benaderen, bijvoorbeeld middels een wijkbericht. Daardoor leerde ik als bewoner van de Muntsluis pas heel laat van het voornemen van de gemeente om een Visie Stadswater te maken en ligt er nu al een concept waarbij ikzelf en vele andere omwonenden van de muntsluis geen enkele inspraak hebben gehad. Ik, en andere bewoners van de Muntsluis, hebben nadat wij hebben vernomen dat de gemeente bezig was met deze Visie Stadswater nog emails geschreven aan het daarvoor bestemde mailadres van de gemeente met de vraag om meer informatie en de mogelijkheid onze input te geven. Op deze mails is door de gemeente nooit gereageerd.	**Proces.** Bij het opstellen van de Visie stadswater zijn bewoners, ondernemers en organisaties via verschillende kanalen (mail, internet, advertenties) uitgenodigd om mee te denken. Iedereen was welkom om mee te doen. Via de Denkmeesite zijn verslagen en onderzoeken gedeeld. In het participatieverslag op de Denkmeesite kunt u meer lezen over de aanpak en opbrengst. In de Visie staan 48 verbetermogelijkheden. Hiervan zijn 32 opgehaald uit het participatietraject. Dat is ruim 65%. 12 verschillende gebruikersgroepen van het stadswater hebben meegedaan. In de uitwerking van de Visie blijft de gemeente bewoners, organisaties en bedrijven uitnodigen om mee te denken. We zullen dit meer gericht doen voor specifieke onderwerpen omdat zaken concreter worden. Door de participatie is het emailbestand met geinteresseerden uitgebreid tot 300 personen. Ook de mensen die een inspraakreactie hebben gestuurd voegen we toe aan deze lijst en krijgen per email een uitnodiging om mee te denken in het vervolgtraject. **Inhoudelijk** Zie ons antwoord bij inspraakreactie 25

		Kenmerk: Reactie direct omwonende Muntsluis op concept Visie Stadswater Utrecht Mede vanwege deze gebrekkige consultatie met direct betrokkenen geeft de concept Visie geen goed beeld van de bestaande overlast bij de Muntsluis en biedt ook onvoldoende perspectief dat dit verbeterd zal worden. Alvorens een definitieve Visie Stadswater kan worden aangenomen dient eerst een volwaardig dialoog met omwonenden van locaties die mogelijk als officiële zwemplek worden aangewezen gehouden te worden. Daar heeft het tot nu toe aan ontbroken. **Inhoudelijk** • De conceptVisie geeft geen goed beeld van de overlast die de laatste jaren is ontstaan rondom de Muntsluis door de sterke groei van het aantal bezoeker aan dit gebied op warme dagen. Er wordt wel melding gemaakt in het rapport dat uit de enquête blijkt dat mensen die aan het water wonen “geven vaker aan last van geluidsoverlast te hebben”, maar nergens in het rapport wordt een redelijk beeld geschetst van de situatie die de afgelopen jaren rondom de Muntsluis is ontstaan. Daarmee krijgt de lezer dan ook geen goed beeld van de huidige overlast. Het finale rapport dient een duidelijkere omschrijving van de situatie en de overlast op drukbezochte niet-officiële zwemplekken te geven. • Positief is dat het rapport op pagina 37 schrijft: “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.”. Helaas wordt nergens in de conceptVisie concrete invulling gegeven aan dit voornemen. De finale versie dient concrete invulling te geven aan het voornemen om overlast voor omwonenden te verminderen. Zie de volgende punten. • In hoofdstuk 3 worden 12 ambities geformuleerd. Één daarvan gaat over het verminderen van overlast: Ambitie 11 “Verminderen van overlast vanaf het water”. Deze ambitie is nu te eng geformuleerd. De overlast vindt immers niet enkel vanaf het water plaats maar ook rondom het water waar veel gerecreëerd en verbleven wordt, zoals op de plekken rondom de Muntsluis en Oosterkade. De ambitie dient de aanpak van deze overlast te vangen in een bredere formulering. Bijvoorbeeld: “Verminderen overlast vanaf en rondom het water”. • Bij ambitie 11 worden in totaal 4 maatregelen genoemd om overlast te beperken. Alle 4 deze maatregelen gaan over varen. Er staat niet één maatregel tussen die overlast moet verminderen voor omwonenden van drukbezochte niet-officiële zwemplekken zoals de Muntsluis. Dit is een ernstige tekortkoming van de concept Visie en, zoals hierboven genoemd, maakt het voornemen van de Visie om “overlast in de vorm van geluidsoverlast, parkeerproblematiek en zwerfvuil te beperken” tot een lege huls. De definitieve Visie dient concrete maatregelen te noemen om de overlast voor omwonenden te verminderen op druk bezochte niet-officiële zwemplekken. Welke maatregelen dit zijn dient samen met bewoners bepaald te worden. Denk daarbij aan: o Het aantal bezoekers op warmte dagen beheersen om overlast bij drukbezochte zwemplekken nabij bewoners, zoals bij de Muntsluis, te verminderen. De basis van de overlast ligt immers in de te grote bezoekersaantallen op een te kleine ruimte dicht bij	

		woningen/woonarken. o Verbod op versterkte muziek bij zwemplakken nabij bewoners zoals de Muntsluis. o Meer handhaving op geluidsoverlast, wildplassen, afval en andere overlast. o Een afspraak dat er geen verbeteringen worden aangebracht aan niet-officiële zwemplekken die mogelijk tot nog grotere bezoekersaantallen zullen leiden zonder nauwe afstemming met direct omwonenden. • Bij ambitie 3 wordt gesteld dat voor 5 locaties zal worden onderzocht of deze zich kunnen ontwikkelen tot officiële zwemlocatie. De Muntsluis is één van die locaties. Er heeft geen enkel overleg plaatsgevonden met omwonenden over dit voornemen, wat gezien de mate van overlast die de afgelopen jaren is ontstaan door de grote zwemmersaantallen op deze locatie, onbegrijpelijk is. Het rapport stelt wel dat bij dit onderzoek gekeken zal worden naar de “gevolgen voor omwonenden” maar gezien het gebrek aan een gedegen beschrijving van de bestaande overlast, alsmede het gebrek aan ook maar één maatregel in de conceptVisie die deze overlast zou moeten beperken, geeft de Visie in haar huidige vorm onvoldoende vertrouwen hierin. Alvorens de gemeente het voornemen uitspreekt om de genoemde locaties mogelijk te ontwikkelen tot officiële zwemplek dient de gemeente eerst een fatsoenlijk dialoog te voeren met omwonenden over wat de mogelijke gevolgen hiervan zouden zijn en hoe bewoners hier tegenover staan. Pas daarna kan een weloverwogen en gedragen besluit genomen worden. • In lijn met bovenstaande punt staat in het concept het volgende met betrekking tot het onderzoek naar de mogelijkheden om niet-officiële zwemplekken te ontwikkelen te officiële zwemplekken: “Dit onderzoek doen we zoveel mogelijk samen met de provincie, het waterschap, Rijkswaterstaat, de RUD, het recreatieschap en de gemeenten Bunnik en De Bilt.” Bewoners worden wederom niet genoemd. Ieder vorm van onderzoek naar de mogelijkheden om niet-officiële zwemplekken te ontwikkelen naar officiële zwemplekken dient in nauwe samenspraak met direct omwonenden te gebeuren. Het finale rapport dient dit te reflecteren en te borgen in de vervolgacties. • Er staat op p49 dat het zwemverbod in Merwedekanaal wordt behouden met uitzondering van Veilinghaven en Muntsluis. Is dit juridisch wel mogelijk? RWS is beheerder, niet gemeente, en RWS hanteert een zwemverbod voor het hele Merwedekanaal. Daarnaast is provincie bevoegd gezag voor aanwijzen officiële zwemplekken, niet gemeente. Het finale rapport dient helderheid te geven over de juridische houdbaarheid van het voornemen van de gemeente om het zwemverbod bij Veilinghaven en Muntsluis op te heffen. • Hoofstuk 4 zet de aanpak uiteen die de Visie Stadswater moet realiseren. Daarvoor worden 8 leidende principes beschreven. Geen enkele van deze 8 principes gaat over het verminderen van overlast van omwonenden op drukbezochte plekken. Ook dit geeft weinig vertrouwen voor omwonenden dat de gemeente deze overlast serieus meeweegt in haar afwegingen in de uitwerking van de Visie Stadswater. Het definitieve rapport dient een principe te bevatten dat borgt dat in de verdere keuzes omtrent de nadere invulling van de Visie Stadsater overlast voor	

		omwonenden zwaar mee zal wegen en dat deze overlast verminderd zal worden. **Oproep tot fatsoenlijk dialoog met omwonenden alvorens een definitieve Visie Stadswater vast te stellen** Het moge duidelijk zijn uit bovenstaande dat de omwonenden van drukbezochte niet-officiële zwemplekken, waarvan de concept Visie voorstelt deze mogelijk te ontwikkelen tot officiële zwemplekken, onvoldoende zijn geconsulteerd in het opstellen van de concept Visie. Mede daardoor erkent de huidige concept Visie de bestaande overlast onvoldoende. En ontbreken maatregelen en leidende principes voor het vervolg die deze overlast moeten verminderen. Om tot een gedegen definitieve versie van de Visie Stadswater te komen verzoek ik de gemeente om eerst een fatsoenlijk dialoog met de omwonenden van drukbezochte niet-officiële zwemplekken te voeren. Zodat in de definitieve versie: • een realistisch beeld wordt gegeven van de bestaande overlast • concrete maatregelen worden opgenomen in de Visie om deze overlast te beperken • heldere principes worden opgenomen voor de beperking van overlast, en afstemming met omwonenden, in de verdere uitwerking van de Visie Stadswater. • specifiek voor de optie om niet-officiële zwemplekken te ontwikkelen tot officiële zwemplekken de mogelijke consequenties, en voor- en nadelen, zijn besproken met bewoners; en dat aandachtspunten van bewoners die volgen uit deze besprekingen worden meegegeven voor mogelijk vervolgonderzoek naar deze optie.	

53	Bouwend Nederland	Koninklijke Bouwend Nederland Regio Randstad Noord (hierna: KBNL) heeft kennis genomen van de Visie Stadswater (hierna: “de Visie”). De Visie gaat over het gebruik van buitenzwemwater en vaarwegen in de stad en hoe deze ruimte in de toekomst gebruikt moet gaan worden. Middels dit schrijven willen wij graag reageren op de Visie. Inleiding KBNL constateert dat bouwactiviteiten in binnensteden alleen maar toe nemen en dat dit een groeiende logistieke uitdaging met zich meebrengt. Sommige locaties zijn slecht bereikbaar met vrachtwagens. Er liggen dus grote kansen voor bouwlogistiek over water. Koninklijke Bouwend Nederland regio Randstad Noord heeft daarom ook meegetekend aan de intentieovereenkomst “Varen waar het kan, rijden als het moet” eerder dit jaar. Algemene opmerkingen over de Visie 1. Allereerst merken wij op dat wij het positief vinden dat de ambitie wordt uitgesproken om meer transport en bevoorrading van (zware) goederen over water te willen laten plaatsvinden en dat het voornemen er is om ruimtelijk en financieel te investeren in de noodzakelijke infrastructuur. 2. Uit de Visie blijkt dat de ambities die zijn vastgelegd in de Visie later worden geconcretiseerd in de “vervolgaanpak goederenvervoer 2023 – 2026”. Wij roepen hierbij expliciet op om de markt goed te consulteren bij het formuleren van de vervolgaanpak. Maak gebruik van de kennis en expertise van partijen die praktijkervaring hebben opgedaan. Denk hierbij ook nadrukkelijk aan de eventuele eisen/verplichtingen m.b.t. vergunningverlening in relatie tot de (ambtelijke) capaciteit die het vergt om deze tijdig te verlenen. Vragen/opmerkingen 3. In de Visie wordt de ambitie uitgesproken om vervoer over water, daar waar het kan, te verplichten d.m.v. voorwaarden bij de uitgifte van grond. Op dit moment ontbreken er echter een aantal belangrijke randvoorwaarden om dit te kunnen doen. De huidige infrastructuur voor op/overslag is onvoldoende dan wel niet aanwezig. In de stad en aan de randen van de stad zal hier expliciet ruimte inclusief faciliteiten voor moeten worden gemaakt. Denk hierbij aan overslagpunten/microhubs in de stad en grotere hubs aan de randen van de stad. Hoe gaat de gemeente dit bewerkstelligen? 4. Hoe neemt de gemeente vervoer over water mee in haar eigen inkoop/aanbestedingsbeleid? In de Visie wordt opgemerkt dat eisen voor gemeentelijke inkoop en aanbestedingen worden aangepast zodat grote volumes aan goederen (bijvoorbeeld GWW projecten) via het water naar Utrecht komen. Wordt de markt hierbij geconsulteerd? 5. Daarnaast ontbreekt er een duidelijke definitie van emissievrij in De Visie. Hoewel de transitie van fossiele brandstoffen naar emissiearme/loze brandstoffen volop gaande is, betwijfelen wij of volledig emissievrij vervoer over water in de binnenstad op de korte termijn haalbaar is. Betrek de markt (zowel individuele bedrijven zelf als brancheorganisaties zoals Transport Logistiek Nederland (TLN) en KBNL) om in kaart te brengen wat de actuele status is m.b.t. de beschikbaarheid van emissieloze vaartuigen.	1. Het is fijn om te horen dat u onze ambitie voor goederenvervoer onderschrijft. 2. Dank voor uw oproep. De kennis in de markt is opgehaald met een aantal overleggen met marktpartijen. Ook de Comissie Advies voor Bevoorradingsaangelegenheden Utrecht (CABU) is geconsulteerd. 3. Overslagpunten/microhubs; we faciliteren de markt daar waar kan. Als er marktpartijen zijn die bepaalde ruimtes nodig hebben, gaan we gezamenlijk zoeken naar oplossingen. Er zijn al verschillende plekken waar vast of flexibel gebruik gemaakt van kan worden 4. In 2023 starten we dit onderzoek met de markt. 5. De ambitie van gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen gefaseerd in te voeren voor alle stadswateren. In paragraaf 3.3 onder ambitie 9 staat het aangescherpte beleid boor alle type motorboten. 6. Bouwhubs zijn nodig om van grotere voer- en vaartuigen op kleine passende voer- en vaartuigen over te slaan. De Visie Stadswater beaamt dit en geeft aan dat hiervoor ruimte nodig is. Het is wel aan de markt om dit verder te ontwikkelen. Wij staan in contact met de hubs en zijn in het proces geconsulteerd. Ook bij de uitvoering blijven zij betrokken. 7. Wij kennen de problematiek. De hoogtes zijn een compromis tussen de vele verschillende belanghebbenden. De bruggen over het Merwede krijgen een beweegbaar deel, zodat grotere schepen erdoorheen kunnen. Daarnaast onderzoeken we welke hoogte standaard moet worden. 8. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. Voor beroepsvaart (goederentransport) wil de gemeente vanaf 1 januari 2025 emissievrij verplichten. Beroepsvaart bestaat uit schepen van gemeente, commerciële bedrijfsboten voor logistiek en bouw en andere goederenvervoerders. Er geldt een uitzondering voor werkschepen van aannemers en varende woonschepen. Voor werkschepen is het streven om met ingang van 1 januari 2030 emissievrij varen te verplichten. Daarnaast blijven ontheffingen nodig voor grotere woonschepen op het Merwedekanaal die daar nu een

		6. Er worden in de Visie verschillende (circulaire) bouwhubs genoemd zonder te beschrijven wat de link met de Visie is. Hoe worden voornoemde hubs betrokken/geconsulteerd bij formulering van beleid? 7. M.b.t. vaardiepte en brughoogte spelen er op dit moment een aantal ontwikkelingen (bijvoorbeeld bruggen Merwerde) waardoor transport over water beperkt wordt door te lage bruggen. Is de gemeente op de hoogte van deze problematiek en zo ja, hoe kijkt zij tegen deze problematiek aan. Hoe zijn dergelijke knelpunten te voorkomen? 8. Hoe ziet de regelgeving er de komende jaren uit voor werkschepen en transportschepen. In de Visie is er onduidelijkheid over het verschil tussen deze twee type schepen. 9. Meerdere gemeenten hebben ambities om bouwlogistiek over water te stimuleren. In hoeverre wisselt gemeente Utrecht ervaringen/best practices uit met deze gemeenten? Ik sluit af met de oproep om vooral het bedrijfsleven te betrekken bij conceptregelgeving voordat beleid definitief wordt vastgesteld. Leg problemen voor aan de sector; Koninklijke Bouwend Nederland kan hierbij helpen door bijvoorbeeld themabijeenkomsten met meerdere leden te beleggen.	ligplaats hebben, bijvoorbeeld in de Veilinghaven en varende woonschepen. Toestemming om af te meren voor laden en lossen van goederen zal alleen worden verleend aan schepen die emissievrij varen. Zie verder paragraaf 3.3 waarin het aangescherpte beleid voor alle type motorboten staat. 9. Er zijn verschillende initiatieven in Nederland voor meer vervoer over water. Daarbinnen is contact voor best-practices en hoe (gezamelijk) dit te organiseren.

54	Bewoner en natuur- en dierenbeschermer	Mijn Visie sluit aan bij de Visie die Vergroening Singel 030 heeft ingediend en heeft rondgestuurd. Ik vind deze Visie veel te veel gericht op recreatie door de mens en veel te weinig op het belang van gezond water voor dieren en planten, en ook de rust die nodig is voor dieren en mensen die rust nodig hebben. Het water wordt teveel gezien als een pretpark waar je bijna onbeperkt mag varen met uiteenlopende varende objecten, en ook wordt er zelfs gesuggereerd dat de Kromme Rijn bij Amelisweerd maar een soort zwembad moet worden: nee! Dit water is er voor dieren, en ik vind het al belachelijk dat het waterschap hier mensen laat hengelen. Het is een natuurgebied! De gemeente Utrecht erkent tenminste nog dat je niet zou moeten hengelen bij natuurgebieden. Ik wil me dus aansluiten bij de Visie van Vergroening Singel 030 en blijf benadrukken dat recreatie van de mens niet voorop zou moeten staan. Ik maak me ook zorgen over de aanlegplekken waarover gesproken wordt voor vaartuigen: en de oevers dan, die natuurvriendelijk moeten worden, en de dieren, en de Fauna Uittreed Plaatsen, waar er nog veel te weinig van zijn? En dan nog, een veilige uittrede wordt voor dieren vaak niet voorzien, vanwege al die mensen en het verkeer. Er waren bij de stadsgesprekken veel mensen die ecologie voorop willen stellen en dat is hoognodig, gezien de doelen ook hier niet worden gehaald wat betreft waterkwaliteit. Dit is het volgende stikstofdossier van Nederland. Ecologie boven economie, dieren boven menselijk vermaak.	Zie antwoord reactie 34.

55	Bewoner Oudegracht	Referentie: Visie Stadswater: Vaarroute (1) Singels en Grachten // bijlage 1 kenmerknr. 3 Inleiding: Deze reactie wordt gegeven in een tweeledige hoedanigheid namelijk: 1. Mijn naam is ... en ben al 7 decennia bewoner/o.g. bezitter van de Weerdsingel O.z. 2. Tevens ben ik voorzitter van het buurtcomité Top of the City, covering Vogelenbuurt en Tuinwijk. Situatie/feiten: Al vele jaren worden wij getormenteerd door alsmaar toenemend 3-5 jaar LAWAAI op de Weerdsingel O.z., dit neemt inmiddels megalomane proporties aan: ONACCEPTABEL In voorjaar, zomer en najaar bestaat dat o.a. uit: enorme geluidsoverlast van vooral 1. passagiersloepenverhuur (met stuurman) : in coranatijd >>20 opvarenden en meer/boot, geen maximum aantal opvarenden: meestal als sardines in een blik, soms tot zinkens toe 2. bootverhuur (zonder stuurman) : max. (verhuurder) 6 opvarenden vaak overschreden. Gang van zaken/feiten: * Vertrek en retour locatie van het merendeel van deze boten op/nabij Wittevrouwensingel (t.o. gevangenis). * Er wordt vertrokken met enorme ladingen alcohol en reeds ingedronken passagiers * Tevens wordt vaak een geluidsinstallatie ingescheept, die klaarblijkelijk alleen maar op maximaal afgesteld kan worden, met de bijbehorende zeer ver (over water) dragende bassen. Midden op het vaartraject Kleine Singel <---> Weerdsluis hoort men deze lawaaioverlast van verre naderen en wegebben. * Bij mooi weer is het zo druk dat er onophoudelijk in colonne wordt gevaren (inclusief gevaarlijke passeer capriolen) en geschreeuwd. * Bij grote groepen opvarenden is overstemmend schreeuwen, brallen, zingen, jellen vooral onder bruggen, doch altijd inclusief mega harde muziek, enz., enz. de norm/gewoonte. Voor bewoners is dit inmiddels een CONSTANTE bron van ergernis en van overlast/storing. de ene lawaaiboot is nog niet uitzicht of de volgende lawaaiboot dient zich alweer aan, doorgaand tot in de kleine nachtelijke uurtjes. Het plan van de wethouder om nog meer boten te faciliteren is dan ook desastreus. Inmiddels is er een toenemende grote groep singel bewoners (diverse zelf bootbezitters) en gracht bewoners zich aan het organiseren om, bij huidige gebrek aan wetshandhaving, zelf tot harde rust handhaving over te gaan [bijv. blokkades, oliebollen-kogels, lekke boten, enz.]. * met name in het voorjaar wordt het grastalud regelmatig, met bijbehorend zwerfvuil/ bouwmateriaal /chemisch afval / verf, als scheepswerf gebruikt: met mede als gevolg vernieling van de daarin door bewoners aangebrachte stinzenbeplanting. Conclusie/ we bepleiten: I. Verbod op het verdienmodel grote-sloep-verhuur: stringente handhaving met zware boetes. Onmiddellijke intrekking van al dergelijke vergunningen. II. Maximering tot zes opvarenden op alle recreatie vaartuigen [rondvaart en vrachtvervoer vormen beroepsvaart]: stringente handhaving met zware boetes. III. Totaal verbod op alle muziek aan boord: stringente handhaving met zware boetes. IV. Schreeuw, jel, zangverbod op het water: stringente handhaving met zware boetes. V. Alcoholverbod aan boord: stringente handhaving met zware boetes. VI.Zijdelings: motorgeluid is niet of nauwelijks storend bij lage snelheden: mits zonder golfslag Deze lawaaioverlast loopt de spuigaten uit(scheepsterm) en moet absoluut stoppen ! P.s.:overigens misgunnen wij niemand, ook de singel- en grachtbewoners niet, zijn/haar rustige	Hartelijk dank voor uw reactie waarin u aangeeft in het voorjaar, de zomer en het najaar veel overlast te ervaren van de pleziervaart bij u in de buurt nabij Weerdsingel O.z. In de Visie zijn in paragraaf 3.4 meerdere verbetermogelijkheden opgenomen om de schaarse ruimte om op te varen eerlijker te verdelen (ambitie 7), goed en veilig vaargedrag te bevorderen (ambitie 10) en overlast op het water tegen te verminderen (ambitie 11). Hieronder puntsgewijs onze antwoorden op uw conclusies: I) We zien geen reden op een verbod op grote-sloepverhuur. Wel willen we de openbare op- en afstapplekken beter verdelen over de exploitanten waardoor drukte van passagiers zich meer ver de stad verspreiden (verbetermogelijkheid 7.1). II) We zijn het met u eens om grote groepen op rondvaartboten te maximeren. Daarom staat in de Visie dat we alleen nieuwe ligplaatsen voor elektrische verhuurbootjes (max 6 personen) en passagiersschepen (>12 mensen met schipper) aanwijzen. Passagiersschepen zoals Schuttevaar varen steeds dezelfde rondjes. Deze doelgroep drinkt zich niet vooraf in met alcohol. Om overlast te beperken stellen we voor de verhuurlocatie een maximum van 6 ligplaatsen. Bij het aanwijzen van nieuwe ligplaatsen zijn goede voorzieningen zoals een toilet, afvalbakken en fietsparkeerplaatsen een vereiste. II en IV) In de Visie stellen we een verbod op versterkte muziek vanaf vaartuigen voor (verbetermogelijkheid 11.4). Ook willen we betere voorlichting/instructies over vaarregels en vaargedrag (verbetermogelijkheid 10.1) en een vaarverbod voor de nacht (verbetermogelijkheid 11.2). Zoals u aangeeft vragen deze maatregelen om extra toezicht en handhaving en het opleiden van BOA's voor in het vaar- en zwemseizoen. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de politie, het waterschap en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. V en VI. Uw verzoek om nog strengere regels waaronder een alcoholverbod nemen wij niet over. Wij verwachten dat met de bovenstaande maatregelen de overlast vanaf het water te verminderen. Komende jaren gaan we door met de monitoring van vaarbewegingen

		fluviale genoegens in onze oude stad. Toeristen en keet trappers kunnen een stad onleefbaar maken voor zijn (vertrekkende) bewoners en veroorzaken significante waardedruk op het mooie onroerend goed dat ze komen bekijken.	en incidenten op het water. Bij nieuwe knelpunten ontstaan kunnen we indien nodig bijsturen.

56	Bewoner woonschip	Als bewoners van één van de woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast. **Veiligheid.** De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze schepen zijn varende monumenten; specifiek varend. Het varend zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politiereglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrij gekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. De activiteiten zijn simpel weg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Direct buiten de haven op het Merwedekanaal is er het fenomeen het "brug-springen" vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren en het behoeft geen betoog dat dit levensgevaarlijk is, het is wachten op een ernstig ongeluk. In de Visie staat dat er bordjes op de brug zijn geplaatst, maar dat is niet zo. Een veiligheidsaspect wat tot slot ook genoemd moet worden is dat het grasveld ten zuiden van de havenmonding een onofficiële honden-speelweide is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide lijkt ons een no-go. **Overlast.** Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote zorgen. We zien de haven de laatste jaren zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt. *alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio's versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het	Wij begrijpen dat een mogelijke aanwijzing van de Veilinghaven tot een officiële zwemlocatie grote gevolgen kan hebben voor jullie als omwonenden/ bewoners van een historisch varende woonschepen. Op 13 maart 2023 hebben we hier nader overleg over gehad met drie bewoners van woonschepen in de haven. In jullie inspraakreacties en tijdens dit overleg hebben we jullie zorgen gehoord over de veiligheid en de toenemende overlast van bezoekers afgelopen jaren. In de Veilinghaven liggen momenteel 15 historische varende woonschepen met een ligplaatsvergunning van de gemeente. In de zomer is het drukker met recreatievaart. In en om de haven zwemmen en recreëren circa 200 bezoekers op drukke warme zomerdagen in een klein gebied. 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. Jullie ervaren afgelopen jaren groeiende overlast van bezoekers die komen zwemmen en recreëren. Vaak wordt geschreeuwd waardoor op warme dagen niet thuisgewerkt 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. In de Visie zullen we in paragraaf 2.3 een extra tekst opnemen waarin dit wordt beschreven. Wij delen uw mening dat momenteel in de Veilinghaven conflicterende belangen spelen m.b.t. varen en zwemmen. Voor havens in het algemeen geldt inderdaad volgens het Binnenvaart Politie Regelement (BPR) een zwemverbod. Specifiek voor Veilinghaven is niet duidelijk of er wel of geen zwemverbod geldt. Dat is voor alle partijen ongewenst. Bovendien is bij de Veilinghaven een stadshalte gewenst vanwege het nog te ontwikkelen Beurskwartier (verbetermogelijkheid 8.6). Vandaar dat wij de Veilinghaven hebben opgenomen als locatie waarvoor nader onderzoek noodzakelijk is met betrekking tot het varen en zwemmen. In paragraaf 3.2 onder verbetermogelijkheid 4.1 zullen we de tekst hierop aanpassen. De huidige tekst suggereert nu te veel een gewenste einduitkomst (officieel maken) terwijl we nog niet weten of dit haalbaar is.

		zelf ook: lawaai draagt sterk over water. Daarnaast zal het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in de overlast alleen maar vergroten. *het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand). De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel. Ook de steiger bij onze havenloods is een deel van het jaar bewoond, wanneer onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip. * steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag. * er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van “terreur”, waarbij de politie moest worden ingeschakeld. *op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door druggebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken. *de gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten. * gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen. Havens en kommen met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen! Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven verminderen en de overlast ook. Uit de Visie Stadswater: P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (…) de gevolgen voor omwonenden. P. 36: 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. Uitgangspunt College: “zorgvuldige afstemming met omwonenden”. Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken. Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd. Gezien de plannen van de gemeente m.b.t. de Veilinghaven willen wij als scheepsbewoners vanaf nu nauw bij de planvorming betrokken worden. Nog even ter informatie: Folder ontwikkeling Veilinghaven https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen Regelgeving omtrend zwemmen in openbaar vaarwater https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-	In uw inspraakreactie geeft u aan dat het gebruik van stadswater niet ten koste mag gaan van de woon- en leefbaarheid voor bewoners op en langs het water. Voor het aanwijzen van mogelijke nieuwe officiële zwemlocaties wordt dit belang daarom meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek. De omwonenden en andere belanghebbenden in de buurt van de Veilinghaven worden nauw betrokken bij dit vervolgonderzoek. Dit zullen we duidelijker aangeven in paragraaf 3.2 onder verbetermogelijkheid 4.1. Verder zullen we ambitie 11 "Verminderen van overlast vanaf het water" in paragraaf 3.4 ruimer formuleren. De ambitie wordt dat we overlast vanaf het water en vanaf de oever bij drukbezochte zwemlocaties zoals Veilinghaven willen verminderen. Daarbij nemen we ook een nieuwe verbetermogelijkheid 11.5 op in de Visie met een beschrijving van mogelijke maatregelen. Mogelijke maatregelen om de overlast voor omwonenden te verminderen 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 recreatieplekken op de oever te beperken en een mogelijk alcohol- en drugsverbod (mede in relatie tot opvangcentrum Noiz). Uit het haalbaarheidsonderzoek rondom de uitbreiding van officiële zwemlocaties (zie paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1) moet blijken welke maatregelen effectief (technisch uitvoerbaar en betaalbaar) zijn en worden gedragen door de buurt. Tot slot nemen we in hoofdstuk 4 een nieuw leidend principe op. Dit principe heeft als doel om de overlast voor omwonenden mee te wegen in de verdere keuzes bij de verdere uitwerking van de Visie. We nemen hierin op dat in de stad Utrecht levendigheid in balans moet zijn met rust en leefbaarheid voor omwonenden. 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 Visie zullen we samen met omwonenden nadere afspraken maken met als doel om overlast te beperken en op de meest drukbezochte plekken, zoals het gebied rond de Veilinghaven, de overlast te verminderen ten opzichte van de afgelopen jaren. Op basis van de bevindingen uit het haalbaarheidsonderzoek zal het college in afstemming met de omwonenden, medeoverheden en

		en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens. https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&boete_tree=21981%2C21913&Linked=W+181+d	gemeenteraad bepalen of ze officieel zwemwater wenselijk en haalbaar vinden of dat de locatie beter een niet-officiële locatie kan blijven of dat zwemmen zelfs verboden moet worden. Uit dit onderzoek volgt ook hoeveel het aanwijzen van officieel zwemwater of het verbeteren, het ontmoedigen of verbieden van de niet-officiële locatie zal kosten. Vooralsnog is er nog geen budget vanuit de gemeente of andere overheden voor het uitvoeren van maatregelen en extra handhaving. Dit geld is wel nodig in het geval dat de gemeente Utrecht de provincie zou willen vragen een nieuwe officiële zwemlocatie aan te wijzen. 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 middelen zijn 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.

57	Bewoner	namens 26 ondergetekenden van het Shakespeareplein, onze zienswijze op de concept Visie stadswater Utrecht. Reactie op concept Visie Stadwater Utrecht van bewoners van de Toren Meysters Buiten, Shakespeareplein. Als bewoners van de toren, gelegen aan het Merwedekanaal, genieten we van de mooie plek waar we wonen en daarbij hoort ook de recreatieve uitstraling, met een terras op het Shakespeareplein en aan de overkant van het Merwedekanaal. Het gebruik van de sluis in zonnige perioden door groepjes jongeren die daar rustig zitten zoals dat jaren plaatsvond, maakt daar onderdeel van uit. Echter, vanaf 2020, het eerste coronajaar, is de omvang van het gebruik van de sluis extreem gegroeid. Daarbij wordt er ook veel meer gezwommen, hetgeen gepaard gaat met veel geroep en gegil dat de hele dag door gaat. Er gaan steeds meer drijvende voorwerpen het water in, met de geluiden en de uitstraling van een vakantiepark. Er staan zoveel fietsen op de sluis dat je er omheen moet slalommen. In de avond stromen de jongeren toe, die vaak versterkte muziek meenemen en bij tijd en wijle op zeer luidruchtige wijze aanwezig zijn. Gelukkig is er na veel overlast in 2020 nu wel voor gezorgd dat het om 22.00/23.00 is afgelopen. Merkwaardig is de redenering van de gemeente dat het gegeven dat er een enorme toeloop heeft plaatsgevonden op deze plek niet primair leidt tot vragen hoe dit recreatieve gebruik beperkt moet worden, midden in een woonwijk, maar integendeel de gemeente er over gaat nadenken of het geformaliseerd kan worden als officieel zwemwater. Dit lijkt een gemakzuchtige werkwijze. Waarom stelt de gemeente niet de vraag of in de behoefte aan zwemwater moet worden voorzien door de aanleg van meer buitenbaden. Het was kennelijk een misrekening om die te sluiten. Daar ligt een duidelijke taak van de gemeente, zeker nu als gevolg van klimaatverandering de zomers steeds warmer worden. Een verbinding leggen met de Visie op zwembaden zou wenselijk zijn. Volgens een publicatie in DUIC (20/12) wordt aanleg van zwembaden gekoppeld aan groei van de bevolking. Voorziet dit ook in voldoende buitenbaden? Kanaalwater zal niet snel voldoen aan de Europese Zwemwaterrichtlijn; mocht het toch officieel zwemwater worden dan gelden wettelijke voorschriften voor aan te leggen voorzieningen. Stel dat dit allemaal zou gebeuren, dan heeft dit nog veel meer een aanzuigende werking terwijl de overlast in drukke periodes nu al niet meer acceptabel is. Een openbaar zwembad past niet midden in een woonwijk. Daarnaast gaat het hier om een rijksmonument. De verroeste hekken op de sluis worden nu gebruikt om vanaf te duiken. Er is daarmee geen sprake van zorgvuldig beheer van het monument. Is dit zomaar toegestaan? Een goede maatregel in het afgelopen jaar was dat de oever aan de Kanaalweg NIET werd gemaaid, waardoor aan deze kant het aantal bezoekers minder groot was dan de voorgaande jaren. Wij stellen voor dat de gemeente komt met beperkende regels (waaronder plaatsen van eenduidige borden over geluidsoverlast) dan wel voorzieningen zoals aanbrengen van struiken	Veel dank voor uw reactie. De keuze om als gemeente in te zetten op meer buiten zwemwater in plaats van open lucht zwembaden komt voort uit het onderzoek in 2019 van bureau Mulier onder bewoners van Utrecht waar nadrukkelijk de voorkeur werd uitgesproken voor meer buitenzwemwater in Utrecht boven open luchtzwembaden. Conform de aanbevelingen van bureau Mulier onderzoeken wij allereerst de haalbaarheid voor officieel zwemwater op de locaties waar nu al veel gezwommen wordt, zoals de Muntsluis. U geeft aan dat het gebruik van stadswater niet ten koste mag gaan van de woon- en leefbaarheid voor bewoners langs het water. Voor het aanwijzen van mogelijke nieuwe officiële zwemlocaties wordt dit belang daarom meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek. De omwonenden en andere belanghebbenden in de buurt van de Muntsluis worden nauw betrokken bij dit vervolgonderzoek. Dit zullen we duidelijker aangeven in paragraaf 3.2 onder verbetermogelijkheid 4.1. Verder zullen we ambitie 11 "Verminderen van overlast vanaf het water" in paragraaf 3.4 ruimer formuleren. De ambitie wordt dat we overlast vanaf het water en vanaf de oever bij drukbezochte zwemlocaties zoals Muntsluis en Veilinghaven willen verminderen. Daarbij nemen we ook een nieuwe verbetermogelijkheid 11.5 op in de Visie met een beschrijving van mogelijke maatregelen om de overlast voor omwonenden te verminderen. 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 recreatieplekken op de oever te beperken en een mogelijk alcoholverbod (mede in relatie tot opvangcentrum Noiz). Uit het haalbaarheidsonderzoek rondom de uitbreiding van officiële zwemlocaties (zie paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1) moet blijken welke maatregelen effectief (technisch uitvoerbaar en betaalbaar) zijn en worden gedragen door de buurt. Tot slot nemen we in hoofdstuk 4 een nieuw leidend principe op. Dit principe heeft als doel om de overlast voor omwonenden mee te wegen in de verdere keuzes bij de verdere uitwerking van de Visie.We nemen hierin op dat in de stad Utrecht levendigheid in balans moet zijn met rust en leefbaarheid voor omwonenden. 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 Visie zullen we samen met omwonenden nadere afspraken maken met als doel om overlast te

		waarmee het huidige gebruik wordt afgeremd, zodat het sluisgebied een aangename recreatieve functie behoudt en de overlast voor de bewoners binnen de perken blijft.	beperken en op de meest drukbezochte plekken, zoals het gebied rond de Munt en de Muntsluis, de overlast te verminderen ten opzichte van de afgelopen jaren. Op basis van de bevindingen uit het haalbaarheidsonderzoek zal het college in afstemming met de omwonenden, medeoverheden en gemeenteraad bepalen of ze officieel zwemwater wenselijk en haalbaar vinden of dat de locatie beter een niet-officiële locatie kan blijven of dat zwemmen zelfs verboden moet worden. Uit dit onderzoek volgt ook hoeveel het aanwijzen van officieel zwemwater of het verbeteren, het ontmoedigen of verbieden van de niet-officiële locatie zal kosten. Vooralsnog is er - zoals u aangeeft - inderdaad nog geen budget vanuit de gemeente of andere overheden voor het uitvoeren van maatregelen en extra handhaving. Dit geld is wel nodig in het geval dat de gemeente Utrecht de provincie zou willen vragen een nieuwe officiële zwemlocatie aan te wijzen. 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 middelen zijn 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.

58	Bewoners Keulsekade	Bijgaand vindt u (namens 4 bewoners) onze reactie op de Visie stadswater. We vertrouwen erop dat u onze zorgen ter harte neemt en Visie hierop zal aanpassen. Mocht dat om welke reden dan ook niet lukken dan rekenen wij erop dat u met ons in gesprek gaat om gezamenlijk tot een oplossing te komen. Zoals in het verleden gebleken willen we hier altijd op een constructieve wijze aan mee werken maar ook over meebeslissen. We vragen u uitdrukkelijk aandacht te hebben voor de grenzen van overlast bij omwonende en deze ook niet ter discussie te stellen zodat we samen tot een passende oplossing kunnen komen waarbij iedereen kan blijven genieten van ons prachtige stadswater. Graag maken we gebruik van de mogelijkheid om te reageren op de Visie stadswater. De Visie heeft tot doel om inwoners, bezoekers en ondernemers perspectief te bieden op het gebruik van stadswater als vaar- en zwemwater. Er is op dit moment geen beleid voor gebruik van het stadswater. Alvorens op specifieke punten van zorg in te gaan willen we toch graag van de gelegenheid gebruik maken om onze mening te geven over de totstandkoming van deze Visie en de vraag die aan bewoners van Utrecht wordt gesteld. 1. Ten eerste nodigt een document van bijna 100 pagina's niet uit om een inhoudelijk onderbouwde reactie te geven. Daarvoor is het te omvangrijk. Een Visie omvat normaliter kernwaarden en beschrijft een gedeeld beeld van de toekomst. Een Visie functioneert als een kompas voor de gemeente en haar bewoners. 2. Ten tweede wordt de suggestie gewekt dat deze Visie middels participatie tot stand is gekomen. Dat is ons inziens niet gebeurd. Participatie gaat over actieve deelname van belanghebbende, waaronder omwonende. Dit is iets anders dan het betrekken van inwoners van de stad. Inwoners en omwonende hebben mogelijk andere belangen. Het is ons inziens dan ook een gemiste kans dat de gemeente ons niet actief heeft geattendeerd en/of actief heeft betrokken bij de totstandkoming van deze Visie. We zijn al jaren met de gemeente, handhaving en Rijkswaterstaat in goed- en constructief-overleg over het recreatief gebruik het water rondom de Muntsluis i.c.m. leefbaarheid voor de buurt. We hebben altijd aangegeven begrip te hebben voor de behoefte aan zwemwater voor onze mede stadsgenoten. Samen met de Gemeente, Rijkswaterstaat en handhaving hebben we gewerkt aan een duurzame en acceptabele oplossingen. Kortom, we zijn bekend bij de gemeente en staan bekend om onze constructieve en oplossing gerichte houding, maar de gemeente heeft nagelaten om ons actief te betrekken in de totstandkoming van deze Visie. Dit is niet hoe participatie zou moeten werken en draagt ook niet bij aan het gevoel dat er oprecht rekening wordt gehouden met ieders belang. Desalniettemin toch enkele punten waarop wij u willen wijzen. 3. Graag wijzen wij u op de aanwezigheid van De NoiZ (Nieuwe opvang in Zelfbeheer) aan het Merwede sluizen complex. Zoals u wellicht weet is NoiZ in 2021 gewijzigd in een 24 uursopvang van en voor dak- en thuislozen. Voorheen betrof het alleen nachtopvang. Dit betekent dat de buurt in 2021 een grootaantal medebewoners heeft gekregen. De bewonersgroep van De NoiZ is kwetsbaar en heeft veelal een achtergrond welke wordt gekenmerkt door verslavingsproblematiek. Met de omwonenden zijn afspraken gemaakt n.a.v. deze	1. De Visie is een combinatie geworden van enerzijdse abstracte ambities en concrete verbetermogelijkheden die recht doen aan de resultaten uit het participatieproces. 2. Bij het opstellen van de Visie stadswater zijn bewoners, ondernemers en organisaties via verschillende kanalen (mail, internet, advertenties) uitgenodigd om mee te denken. Iedereen was welkom om mee te doen. Via de Denkmeesite zijn verslagen en onderzoeken gedeeld. In het participatieverslag op de Denkmeesite kunt u meer lezen over de aanpak en opbrengst. In de Visie staan 48 verbetermogelijkheden. Hiervan zijn 32 opgehaald uit het participatietraject. Dat is ruim 65%. 12 verschillende gebruikersgroepen van het stadswater hebben meegedaan. In de uitwerking van de Visie blijft de gemeente bewoners, organisaties en bedrijven uitnodigen om mee te denken. We zullen dit meer gericht doen voor specifieke onderwerpen omdat zaken concreter worden. Door de participatie is het emailbestand met geinteresseerden uitgebreid tot 300 personen. Ook de mensen die een inspraakreactie hebben gestuurd voegen we toe aan deze lijst en krijgen per email een uitnodiging om mee te denken in het vervolgtraject. 3. Wij begrijpen het dilemma. Het voornemen om te onderzoeken of de Muntsluis een officiele zwemlocatie kan worden richt zich in de eerste plaats op het sluiseiland. We verkennen of de oevers aan de Keulsekade en Kanaalweg hier ook onder moeten vallen, waarbij we ook rekening houden met de gevolgen voor de omgeving en daarmee ook met de opvanglocatie. Zie ook ons antwoord bij inspraakreactie 25. 4. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de Waterpolitie, de waterschappen en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. Hierbij wordt zoveel mogelijk gekoppeld aan lopende onderzoeken, programma's, projecten en fondsen. In het uitvoeringsprogramma wordt ingegaan op de dekking van de uitvoeringskosten en de gewenste versterking van de gemeentelijke organisatie inclusief handhaving. Voor het uitvoeringsprogramma zijn een beperkt aantal financieringsbronnen ter beschikking. De structurele financiering van de ambities wordt in een later stadium uitgewerkt en integraal afgewogen.

		functiewijziging. Deze afspraken zijn vastgelegd in het beheerplan, o.a. ondertekend door de wethouder. Het kan natuurlijk niet bestaat dat deze kwetsbare groep bij het verlaten van de voordeur direct en continu wordt blootgesteld aan verleidingen die hun juist in de problemen hebben gebracht. Afgelopen zomers hebben we geleerd dat dit tot overlast in de buurt en bij De NoiZ leidt en, helaas, uitplaatsingen tot gevolg heeft. Graag willen we van u weten op welke wijze rekening gehouden gaat worden met de kwetsbaarheid van de bewoners van De NoiZ en alle overlast die daaruit volgt voor de buurt? Welke rol krijgt het ondertekende beheerplan bij het uitwerken van het specifieke gebied rondom de Muntsluis bij het Merwedekanaal en hoe gaat u De NoiZ en omwonende hierin betrekken? 4. Afgelopen jaren is er veel overlast geweest als gevolg van recreatie rondom de Muntsluis bij het Merwedekanaal. Deze overlast heeft uiteindelijk geleid tot een situatie waarbij technische maatregelen zijn genomen. Ook is er, ter bevordering van de leefbaarheid, een wilde tuin gerealiseerd aan de Keulsekade. De overlast is verminderd maar niet verdwenen. Het is helaas nog onzeker of de wilde tuin zal blijven. De overlast is verminderd maar niet verdwenen. Zonder uitzondering is ons bij elke melding te kennen gegeven dat er onvoldoende handhavingscapaciteit beschikbaar was om direct te kunnen optreden. De aanwijzing van officieel zwemwater zal naar verwachting de recreatiedruk met 20% tot 30% doen toenemen. Dit gaat fysiek ook niet meer passen. Bij onvoldoende handhavingscapaciteit zal extreme overlast het gevolg zijn. Graag zouden wij van u weten hoe de handhavingscapaciteit geborgd gaat worden op het moment dat overlast gaat toenemen als gevolg van het aanwijzen van officieel zwemwater? 5. Veel overlast vind zijn oorzaak in openbaar drankgebruik en versterkte muziek. Denk hierbij aan, verstoring van nachtrust, agressie op straat, maar ook urine en ontlasting in tuinen van omwonende. Op dit momenten zijn er geen APV's die toezien op een verbod op alcoholgebruik of versterkte muziek. Heel veel overlast en onveiligheid zal worden voorkomen als alcoholgebruik of versterkte muziek wordt verboden op de kades rondom het zwemwater. Handhaving heeft meerder malen aangegeven nu niet effectief te kunnen zijn door gebrek aan handhavingsinstrumentaria. Ons ziens moeten deze instrumenten onderdeel zijn van de Visie op (officieel) zwemwater. Het kan niet bestaan dat er recreatiegebieden in bestaande woonwijken worden gecreëerd, waarbij reeds is aangetoond dat dit leid tot ernstige overlast, en de gemeente geen instrumenten ter beschikking stelt aan handhaving om de overlast aan te pakken. Graag willen we van u weten op welke wijze u de handhavers in staat stelt om overlast te voorkomen en waarom een verbod op alcohol en versterkte muziek (vanaf kade) nog geen onderdeel uitmaakt van deze Visie? De zeer uitgebreide Visie lijkt hiermee toch onvolledig. 6. Graag willen we u ook wijzen op het feit dat de Muntsluis in zijn geheel een Rijksmonument betreft (monumentnummer: 514184). Bewoners mogen geen aanpassingen doen aan de woningen zonder vergunning. Vergunning worden in zeer beperkte mate afgegeven (ter illustratie: zelfs een nieuw dakraam is niet toegestaan). Het monument (de Muntsluis) is in verval. Hekwerken worden niet onderhouden en zijn door roestvorming onherstelbaar	5. In de APV wordt vermeld dat versterkte muziek is toegestaan, mits het geen overlast veroorzaakt. In de Visie is een verbod op versterkte muziek vanaf vaartuigen (verbetermogelijkheid 11.4) opgenomen. Openbare dronkenschap is niet toegestaan. 6. Wij begrijpen dat aanwijzing van de Muntsluis tot een officiële zwemlocatie gevolgen heeft voor u als omwonende. Vandaar dat in kaart brengen van de gevolgen voor omwonenden een belangrijk onderdeel is van het onderzoek naar de haalbaarheid van officieel zwemwater. Daarnaast geeft u terecht al een aantal andere aspecten aan waarnaar gekeken moet worden of officieel zwemwater op deze plek mogelijk is. De Rijksmonumentale status is hier een onderdeel van. Dit wordt meegenomen in het onderzoek. Bovendien biedt het onderzoek de mogelijkheid om goed in beeld te brengen welke maatregelen sowieso nodig zijn, ook als officieel zwemwater niet haalbaar mocht zijn. 7. Wij begrijpen uw zorgen en onderschrijven de gezamenlijke opgave om tot een passende oplossing te kunnen komen waarbij iedereen kan blijven genieten van ons prachtige stadswater.

		beschadigd. Dit levert nu al gevaarlijke situaties op. Wij zijn dan ook erg benieuwd hoe de gemeente denkt om te gaan met dit Rijksmonument op het moment dat de recreatiedruk zal toenemen als gevolg van de aanwijzing van officieel zwemwater. Zonder structurele aanpassingen zullen zeer onveilige situaties ontstaat. Structurele aanpassingen zijn vergunningsplichting en doen mogelijk afbreuk aan het monumentale karakter van de sluis. Graag horen we hoe het karakter van het monument en de buurt geborgd worden indien de gemeente besluit het Muntsluis gebied aan te wijzen als officieel zwemwater. 7. Tot slot. We begrijpen heel goed dat er een Visie moet komen op het stadswater en dat alle Utrechters gebruik willen maken van het stadswater. Daar zijn we absoluut niet op tegen. We realiseren ons ook dat we in een dichtbevolkte stad wonen dat we elkaar ruimte moeten gunnen. Zoals in het verleden gebleken willen we hier altijd op een constructieve wijze in meedenken maar ook over meebeslissen. We vragen u uitdrukkelijk aandacht te hebben voor de grenzen van overlast bij omwonende en deze ook niet ter discussie te stellen zodat we samen tot een passende oplossing kunnen komen waarbij iedereen kan blijven genieten van ons prachtige stadswater.	

59	Bewoner Bilitonkade	1. Hierbij wil ik de 'Reactie direct omwonende op concept Visie Stadswater Utrecht' (Inspreker 52) onderschrijven. 2. En toevoegen dat ik als bewoner van de BILLITONKADE HELEMAAL NIET GEINFORMEERD WERD!! dit terwijl alle overlast als in de voorgenoemde reactie, wildplassen, geluidsoverlast, etc ook in onze straat geld. En daar nog stankoverlast van de vele barbeques en vernieling van het groen aan toevoegen. Het water draagt geluid ver! 3. Ook ben ik erg blij met het werk van Handhaving zoals dat gedaan is in de proefpreriode. Wel heeft dit tot gevolg dat de recreanten net buiten het Sluisje, dus aan de wegranden, verder gaan met hun actviteiten, die tegen die tijd over het algemeen steeds luidruchtiger worden. 4. Ik heb begrepen dat in 2025 de rondvaartboot vanuit de stadssingels door de Leidserijn ook hier, dus t/m de Muntbrug gaan komen. Dus daar ook extra geluidsoverlast van. Hoe gaat dat met zwemmers?	1. U geeft aan de reactie van inspreker 25 te onderschrijven. Zie ons antwoord bij inspraakreactie 25. 2. Wij hebben in 2020 iedereen in de stad via de gebruikelijke kanalen geinformeerd over het opstellen van de Visie Stadswater. Er zijn toen ook een aantal bijeenkomsten gehouden voor geinteresseerden. Mogelijk heeft u deze aankondiging en bijeenkomsten gemist. Omdat de Visie Stadswater over de gehele stad gaat hebben wij niet bewoners op straatniveau geinformeerd en gevraagd mee te denken. 3. Bedankt voor uw waarneming. Wij geven dit door aan onze collega's van handhaving. 4. Vanaf 2028 is het mogelijk om met (rondvaart) boten vanaf de Stadsbuitengracht naar het Merwedekannaal en Ouderijn Bilitonkade te varen. Zoals u kunt lezen in de Visie starten wij een vervolgonderzoek op naar de haalbaarheid en wenselijkheid van officieel zwemwater bij de Muntsluis. Hierbij zullen we ook de gevolgen van het doortrekken van de Leidsche Rijn meenemen.

60	Bewoner	Met genoegen heb ik de concept Visie op het stadswater gelezen. Uit de geformuleerde ambities spreekt Visie en realisme. 1. Vergrote toegankelijkheid van het water voor een grotere groep mensen, zorg voor de kwaliteit van het water en kwaliteit van de omgeving rond het water (belevingswaarde) zijn lovenswaardig. Uw motto is "... iedereen zo goed mogelijk te laten genieten van het openbare water in Utrecht. Nu en in de toekomst". Voor sommige mensen betekent dit dat ze meer en vrijer toegang krijgen tot het stadswater, maar helaas betekent het voor andere mensen meer drukte, overlast en vermindering van waterveiligheid en woonplezier. Ik vraag u om nadrukkelijker ook te hebben voor de belangen van de waterbewoners in de gemeente. De Visie spreekt vooral over recreatief en functioneel gebruik van het water, zoals bijvoorbeeld logistiek. Consequenties van verruiming van het gebruik van stadswater voor waterbewoners komt te beperkt aanbod. 2. Allereerst wil ik me graag als direct betrokkenen aanbieden mee te denken in de uitwerking van het voorgenomen remmingswerk bij de kruising Leidsekade/Merwedekanaal nabij de Abel Tasmanbrug. Vanuit mijn ervaring als medebeheerder van de ecologische vooroevers aan de Leidsekade stel ik voor het remmingswerk uit te voeren in een vorm die bijdraagt aan de ecologie, zicht belemmerd en niet overklimbaar is. Erkent het college de kansrijkheid van deze denkrichting? Ik ben direct aanwonende, heb ervaring met zowel scheepvaart als zwemgedrag op die locatie. Zeker wanneer de verbinding tussen de stadsbuitengracht en de Leidse Rijn gerealiseerd wordt, houden wij ons hart vast als het gaat om deze kruising. 3. Daarnaast zou ik ook graag deelnemen aan het bewonersoverleg dat wordt gestart voor de afbakening van het mogelijk aangewezen zwemwater Muntsluis. 4. Ik steun de aanpassing van de APV om versterkt geluid te verbieden. Versterking van handhavingscapaciteit om overlast te voorkomen is een taak van de gemeente Utrecht. 5. Ik vraag het college om ruimhartig en realistisch structureel middelen te begroten voor handhaving door boa's. Op dit punt blijft de Visie in gebreke. In de stadsVisie wordt gesproken over handhaving op het water en de meeste regels die worden genoemd zijn afhankelijk van handhaving. De gemeente stelt echter niet dat er extra handhavers worden ingezet of dat de capaciteit wordt uitgebreid. Ook is er niks opgenomen in de Visie of handhavers worden ingezet die specifiek gericht op de handhaving van de regels rondom het stadswater. Graag verzoek ik de gemeente om in het uitvoeringsprogramma concreet een uitvoeringsstrategie en budget ter beschikking te stellen om overlast tegen te gaan. Ook dat hoort bij langetermijnVisie Visie op gedeeld stadswater. 6. Het college stelt het varen te verbieden tussen 00.00-08.00 uur. Als bewoner van de Leidsekade zien wij nu af en toe gehuurde boten en passagiersschepen voor bijkomen. Met het openstellen van de verbinding stadsbuitengracht- oostelijke Leidse Rijn zal dit naar verwachting stek toenemen. Geluid op het water draagt ver en bootjes varen op korte afstand langs, wat zich vertaalt in een hoge mate van (geluids)overlast. Ook het aantal directe omwonenden aan de Leidseweg en de Leidsekade is groot. Welke eisen stelt de gemeente aan het verhuurders en	Fijn om te lezen dat de geformuleerde ambities u aanspreken. Hieronder puntgewijs onze antwoorden: 1. Wij delen uw zorg hierover. Een toename van activiteiten op en rond het water zal impact hebben op omwonenden. In de Visie staan daarom maatregelen om overlast vanaf het water te verminderen (paragraaf 3.4, ambitie 11). Verder staan in de Visie locaties die na vaststelling in de gemeenteraad zullen worden uitgewerkt en beoordeeld op haalbaarheid. Denk hierbij aan de nieuwe ligplaatsen voor fluisterbootjes en passagiersschepen (paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.4). Omwonenden worden bij de uitwerking betrokken. Daartoe zullen we in paragraaf 4.1 een nieuw leidend principe opnemen. Dit principe heeft als doel om de overlast voor omwonenden mee te wegen bij verdere locatiekeuzes . We nemen hierin op dat in de stad Utrecht levendigheid samen moet gaan met rust. De balans is op elke plek anders. Hier is geen objectieve maatstaf voor. In de uitwerking van de Visie zullen we samen met omwonenden nadere afspraken maken met als doel om overlast te beperken. 2. Graag maken we gebruik van uw ervaring bij de uitwerking van het remmingswerk zoals opgenomen in paragraaf 3.4 onder verbetermogelijkheid 12.5. We willen met bewoners en roeiers tot een concrete oplossing te komen om de veiligheid bij de Muntbrug en het Merwedekanaal te waarborgen. Om de boten goed te geleiden wordt nu aan een remmingswerk bij de Abel Tasmanbrug gedacht. De exacte locatie, vormgeving en kosten van het object moet nog worden uitgewerkt. Tot 2028 hebben we hier de tijd voor. Wij zijn nieuwsgierig naar uw ideen en maken graag gebruik van uw aanbod om mee te denken. 3. Voor het aanwijzen van mogelijke nieuwe officiele zwemlocaties wordt een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd (paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1). De omwonenden en andere belanghebbenden in de buurt van de vijf locaties worden betrokken bij het vervolg. Op basis van de bevindingen uit het vervolgonderzoek zal het college in afstemming met de omwonenden, medeoverheden en gemeenteraad bepalen of officieel zwemwater haalbaar is of dat de locatie beter een niet-officiele locatie kan blijven of dat zwemmen zelfs verboden moet worden. Zie verder ons antwoord bij inspraakreactie 25. 4. Fijn dat u het verbod op versterkte muziek onderschrijft (paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 11.4). 5. U vraagt om stevig in te zetten op handhaving en geeft aan dat de

		exploitanten ten aanzien van hun sluitingstijd? Wil het college overwegen de sluitingstijd van bootverhuur vast te stellen op 22.00 uur? 7. Wil het college bij de realisatie van de verbinding stadsbuitengracht- oostelijke Leidse Rijn venstertijden in de bevaarbaarheid in overweging nemen? Met het fysiek beperken van de doorvaart valt de overlast voor direct aanwonenden aan de Leidsekade en Leidseweg te beperken, zonder een extra beroep te doen op handhaafcapaciteit. Ik vraag met klem dit te overwegen omdat de doorvaarthoogte van de Muntbrug zeer beperkt is en het in de lijn der verwachting ligt dat de meeste huurboten en bier/tapassloepen retour richting stad varen via de Leidse Rijn. Aanwonenden krijgen deze passanten dan twee keer langs! Hiernaast heb ik enkele verduidelijkende vragen voor het college: 8. Kan het college toelichten wat concreet wordt bedoeld met het realiseren van wandelpaden langs de Leidse Rijn, gelet de passage op blz. 45 en de stippellijn op figuur 7? 9. Kan het college toelichten wat concreet wordt bedoeld met de aanduiding ‘nieuwe ligplaatszone’ nabij houtzaagmolen De Ster in themakaart ‘Varen’ op pagina 53? Met het streven om het aanwezige cultureel erfgoed niet te schaden met dit beleid lijken aanlegplaatsen in de oostelijke Leidse Rijn niet direct wenselijk. 10. Op pagina 5 staat dat de gemeente een gewijzigde Havenverordening ter besluitvorming voorlegt. De link leidt naar de vigerende verordening. Moet de aangepaste Havenverordening nog worden opgesteld? Gebeurt dit ná vaststelling van dit Visiedocument? Desgewenst reflecteer ik als betrokken bewoner op aankomende uitvoeringsprogramma voor 24-27.	Visie op dit punt in gebreke blijft. Meerdere verbetermaatregelen uit de Visie vragen inderdaad om extra toezicht en handhaving en het opleiden van BOA’s voor in het vaar- en zwemseizoen. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de politie, het waterschap en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. In het uitvoeringsprogramma wordt ingegaan op de dekking van de uitvoeringskosten en de gewenste versterking van de gemeentelijke organisatie inclusief handhaving. In paragraaf 4.2 zullen we dit punt extra toezicht en handhaving opnemen onder de versterking van de organisatie. 6. Naar aanleiding van diverse reacties op het nachtelijk vaarverbod hebben wij de aanvangstijd van het verbod vervroegd van 0.00 uur naar 23.00 uur. Op deze wijze sluit de aanvangstijd aan bij de huidige regels uit de APV die voor de openbare ruimte (dus de oever) geldt. 7. Uw voorstel vraagt om een fysieke afsluiting van een vaarweg. Dit zijn wij niet van plan. Wij monitoren na de opening van de Leidsche Rijn naar de binnenstad het aantal vaarbewegingen en incidenten zodat we indien nodig kunnen bijsturen. Bovendien nemen we een aantal maatregelen om overlast vanaf het water te verminderen, zoals een verbod op versterkt geluid vanaf vaartuigen en een vaarverbod voor de nacht vvan 23.00-07.00. 8. Dit is nog niet concreet. De gemeente zoekt naar doorlopende wandelroutes parallel aan het water. Ontbrekende schakels pakken we komende jaren waar mogelijk aan. Momenteel werken we deze wandelpaden langs het water verder uit in een nieuw voetgangersnetwerkkaart binnen het mobiliteitsprogramma Actieplan Voetganger. 9. Een nieuwe ligplaatszone voor zaagmolen de Ster kan, zonder cultureel erfgoed te beschadigen, gerealiseerd worden. Dit is onderzocht in het project Lombokplein en opgenomen in het vastgestelde programma van eisen en functioneel ontwerp. Dit kan mogelijk meer bezoekers genereren. 10. Dat klopt. De Havenverordening zal na vaststelling van de Visie in

			de gemeenteraad worden geactualiseerd en op punten worden aangepast.

61	Bewoner Keulsekade	1. In de hele Visie stadswater komen m.i. direct omwonenden er erg bekaaid af.Ik ben bewoner van de Keulsekade en beperk mij tot mijn woon- leefsituatie. 2. Op het water is er (vrijwel) geen enkele handhaving. Huurders van waterfietsen, roeiboten, sloepen en bier boten worden nooit gecontroleerd. Waterpolitie: nog nooit gezien in de ruim 10 jaar dat ik aan de Keulsekade woon. Die gaat er ook niet komen. Ondertussen wordt het steeds drukker met bootbezitters die zich o.a. voltanken in café Kanaalzicht en met een slok op naar huis varen, de zgn rose sloepen, suppers, zwemmers etc. Recreëren prima, maar wie vertegenwoordigd mijn belangen als bewoner op het water aan deze locatie? 3. Gelukkig wordt rond 22.00/ 23.00 uur door beveiligers en boas de landtongen leeggeveegd in de zomermaanden. Dit lijkt mij een minimale verplichting t.o.v. de omwonenden en moet niet telkens ter discussie staan d.m.v. een enquête en partijen als student en starter die de noodzaak in twijfel treffen, Wel/ geen hekken? Een gepasseerd station. Tien uur lijkt mij ruim voldoende. Waarom moet ik in de herrie zitten tot 23.00 uur, x aantal maanden per jaar terwijl dit elders in Utrecht niet is toegestaan na 22 uur?? Ik woon in woonwijk in Utrecht West en niet in een openlucht zwembad. Ik ervaar regelmatig overlast van gillende mensen die s nachts in het water springen en voor de hekken/ aan de kant waar geen hekken staan en gewoon door recreëren tot diep in de nacht. De politie hoef ik hier niet voor te bellen, zie hieronder. 4. Wijkagenten hebben zelf lokale pers benaderd en doorgegeven dat ze in de avond en nacht met 2 agenten geen tijd hebben om te reageren op overlastmelding kanaalzone. Wanneer bewoners bellen krijgen we te horen: "we vinden het heel vervelend maar we hebben het erg druk en het heeft geen prioriteit". https://www.gelderlander.nl/utrecht/opmerkelijk-utrechtse-wijkagenten-bemoeien-zich-met-politiek-en-willen-hekken-rond-muntsluis~afd32eda/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F 5. Op zonnige dagen is het absurd druk.Letterlijk honderden mensen per landtong. Van vroeg in de middag tot 23.00 uur honderden mensen in zo een klein gebied. Heel zelden politie of Boa te bekennen. Op zonnige dagen moeten er standaard m.i. d gehele dag Boas aanwezig zijn en moet het mogelijk zijn mensen te weren. De eerste bezoeker zet zijn radio aan om 1100 uur en de laatste gaat uit om 23 uur. De buurt mag dus meegenieten 12 uur p/d van iemand anders zijn muziek? Zeer gehorig hier i.v.m. water en hoge kademuren. 6. De resultaten uit het onderzoek zijn onbruikbaar en m.i. zodoende onwettig vanwege corona periode en en een zeer slechte zomer waardoor de aantal bezoekers totaal niet overeenkomen met de realiteit. In de gepresenteerde onderzoek gegevens zwemlocaties geeft de gemeente zelf	1. Wij betreuren uw bevinding. Bij het opstellen van de Visie stadswater zijn bewoners, ondernemers en organisaties via verschillende kanalen (mail, internet, advertenties) uitgenodigd om mee te denken. Iedereen was welkom om mee te doen. Via de Denkmeesite zijn verslagen en onderzoeken gedeeld. In het participatieverslag op de Denkmeesite kunt u meer lezen over de aanpak en opbrengst . In de Visie staan 48 verbetermogelijkheden. 32 zijn opgehaald uit het participatietraject. Dat is ruim 65%. 12 verschillende gebruikersgroepen van het stadswater hebben meegedaan. In de uitwerking van de Visie blijft de gemeente bewoners, organisaties en bedrijven uitnodigen om mee te denken. We zullen dit meer gericht doen voor specifieke onderwerpen omdat zaken concreter worden. Door de participatie is het emailbestand met geinteresseerden uitgebreid tot 300 personen. Ook de mensen die een inspraakreactie hebben gestuurd voegen we toe aan deze lijst en krijgen per email een uitnodiging om mee te denken in het vervolgtraject. 2. U geeft aan dat het gebruik van stadswater niet ten koste mag gaan van de woon- en leefbaarheid voor bewoners langs het water. Voor het aanwijzen van mogelijke nieuwe officiele zwemlocaties wordt dit belang meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek. De omwonenden en andere belanghebbenden in de buurt van de vijf locaties worden betrokken bij het vervolg. Zie verder ons antwoord bij inspraakreactie 25. 3. Naar aanleiding van diverse reacties op het nachtelijk vaarverbod hebben wij de aanvangstijd van het verbod vervroegd van 0.00 uur naar 23.00 uur. Op deze wijze sluit de aanvangstijd aan bij de huidige regels uit de APV die ook voor de openbare ruimte (dus de oever) geldt. 4. Meerdere verbetermaatregelen uit de Visie vragen om extra toezicht en handhaving en het opleiden van BOA’s voor in het vaar- en zwemseizoen. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de politie, het waterschap en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. In het uitvoeringsprogramma wordt ingegaan op de dekking van de uitvoeringskosten en de gewenste versterking van de gemeentelijke

		toe dat de gegevens niet kloppen vanwege een slechte zomer en een corona pandemie. Maatregelen nemen n.a.v. een niet goed vooronderzoek kan dus niet. https://www.instagram.com/p/CTk kH tj xcR/ Inmiddels worden we elke maand ingehaald door de prognoses aantal toekomstige bewoners en de kennelijk doelstelling van de gemeente dat iedereen binnen 10 minuten van een zwemlocatie moet wonen. 7. Zwemmen bij bruggen en sluizen is verboden. Bij deze verzoek ik de gemeente om de wet te handhaven en uit te voeren. Graag niet verwijzen naar RWS want die verwijzen naar de gemeente voor handhaving publiek op landtongen. https://www.binnenlandsbestuur.nl/ruimte-en-milieu/overheden-gaan-wildzwemmen-open-water-indammen 8. Roeiers houden zich niet aan gemaakte afspraken met bewoners. Per dag keren soms tientallen roeiers per dag voor mijn woonboot. De afspraken hierover worden massaal genegeerd. Ik kom graag in contact met de gemeente aangezien dit niet lukt om werkende afspraken te maken over de gemelde overlast die ik dagelijks ervaar. Graag ontvang ik nadere info over de zgn sport- roei zone waar ik kennelijk op woon maar nooit over ben geïnformeerd. 9. Wat is de meerwaarde van een ‘officiële’ zwemlocatie? Nu kakken en urineren zwemmers in mijn tuin wat erg vervelend is. Is straks het alternatief dat we het hele jaar tegen stinkende Dixies aankijken? 10. Waar blijft de publicatie van de resultaten van de Raadsvergadering november 2022 m.b.t. dit thema?	organisatie inclusief handhaving. Voor de uitvoering van de Visie is nog niet voldoende geld. De benodigde financiering wordt in het uitvoeringsprogramma 2024-2027 opgenomen en integraal afgewogen door de gemeenteraad. 5. In de Visie staat dat er een verbod komt op versterkte muziek vanaf vaartuigen (verbetermogelijkheid 11.4). Op land geldt de APV die voorschrijft dat versterkte muziek alleen toegestaan is als deze geen overlast veroorzaakt. 6. Het onderzoek van bureau Mulier waar u naar verwijst heeft plaatsgevonden in de zomer van 2021. Het klopt dat toen sprake was van een zomer met weinig warme dagen en een coronapandemie. Desalniettemin beschouwen wij het onderzoek wel als bruikbaar omdat toen al op een aantal dagen hele hoge bezoekersaantallen werden gemeten, waarmee we een indruk hebben gekregen van het maximale aantal bezoekers wat we op een mooie dag kunnen verwachten. 7. Het klopt dat zwemmen bij bruggen en sluizen volgens artikel 8.08 van het Binnenvaart Politiereglement verboden is. Dit geldt dus nu ook voor de Muntsluis. Net als u constateren wij echter ook dat er in praktijk toch veel gezwommen wordt. De handhaving op de landtongen ligt inderdaad bij de gemeente, voor het verwijderen van de zwemmers uit het water zijn onze handhavers helaas niet bevoegd. Dit mogen alleen de politie of de handhavers van Rijkswaterstaat. Dit is een verwarrende situatie en één van de redenen dat gemeente en Rijk al langere tijd in gesprek zijn om het Merwedekanaal over te dragen van Rijk naar gemeente. 8. Er is een gebruikersoverleg Merwede waarin afspraken en overlast aangekaart kunnen worden. Wij verzoeken u meldingen over overlast van roeiers bij dit overleg te agenderen. 9. De meerwaarde van officieel zwemwater zal blijken uit het vervolgonderzoek. Hierbij zullen we overlast van officieel zwemwater voor omwonenden nadrukkelijk meewegen. 10. Het vraagstuk van de sluitingstijden en de handhaving en daarmee het beperken van de overlast van omwonenden is een belangrijk onderdeel van het onderzoek naar de haalbaarheid van een officiele zwemwaterlocatie.

62	Bewoner, Natuur architectuur, Lid kernteam Vergroening Singel030	Bij deze stuur ik u mijn reactie op de Visie stadswater toe. Daarbij hoop ik dat er snel een aparte Visie Gezond Stadswater komt. En dat u de hoofdtitel van deze Visie wijzigt in, Visie Gebruik Stadswater. Het is goed dat er een Visie op het gebruik van het oppervlaktewater in de stad Utrecht komt. Daarbij zou het uitgangspunt moeten zijn hoe we het stadswater moeten beheren zodat het gezond wordt, namelijk een goede omgeving bieden voor haar bewoners de waterflora en -fauna. Een ecologische goede waterkwaliteit met helder water en een grote biodiversiteit. Veel licht, schuil en hechtingsmogelijkheden, nestgelegenheden, paai-, rust- en uitstapplaatsen, variatie in hoogteverschillen in en langs het water; welke een diversiteit aan beplanting, zuurstof en een variatie aan fauna oplevert. Aan de hand van een Visie gezond stadswater kan men bepalen welk gebruik van stadswater acceptabel is en zo niet dan dit gebruik niet toestaan. Activiteiten als zwemmen, varen met een motor, kanoën, picknicken, wandelen of joggen langs het water, hebben elk impact op gezond stadswater. En niet andersom, eerst het gebruik van het stadswater bepalen en daarna de maatregelen treffen. Maatregelen moeten zo snel mogelijk worden getroffen om de waterkwaliteit te verbeteren. In de Visie gezond stadswater moet uiteengezet worden welke maatregelen nodig zijn en welke invloed en gevolg een bepaald gebruik van het stadswater heeft. Door gezond stadswater als uitgangspunt* te nemen kunnen de wensen aan het gebruik van het Utrechts stadswater mogelijk nog eens heel anders uitpakken dan waar men nu vanuit gaat. Men kan dit gebruik van gezond stadswater met respect en wensen t.a.v. de biodiversiteit en ecologie dan ook onderbouwen, respecteren en verantwoorden naar de menselijke gebruikers toe. Het natuurlijk evenwicht in het water is door de mens uit balans geraakt. Nu is het tijd om budget vrij te maken en te investeren in het herstel van het natuurlijk evenwicht, o.a. door herinrichting van het watermilieu, en werken aan een gezond water ecosysteem met de Visie gezond stadswater. Dit vraagt tijd, begrip, kennis, respect en vooral prioriteit voor de leefbaarheid van de natuurlijke bewoners van het Utrechtse oppervlaktewater. Iets wat ik in de Visie stadswater zoals deze er nu ligt mis.	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 34.

63	Bewoner veilinghaven	Geacht College, Als bewoners van één van de woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast. **Veiligheid**. De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze schepen zijn varende monumenten; specifiek varend. Het varend zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politiereglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrij gekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. De activiteiten zijn simpel weg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Direct buiten de haven op het Merwedekanaal is er het fenomeen het "brug-springen" vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren en het behoeft geen betoog dat dit levensgevaarlijk is, het is wachten op een ernstig ongeluk. In de Visie staat dat er bordjes op de brug zijn geplaatst, maar dat is niet zo. Een veiligheidsaspect wat tot slot ook genoemd moet worden is dat het grasveld ten zuiden van de havenmonding een officiële honden-uitlaatplek is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide lijkt ons en no-go. **Overlast**. Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 56

		zorgen. We zien de haven de laatste jaren zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt. *alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio's versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het zelf ook: lawaai draagt sterk over water. Daarnaast zal het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in de overlast alleen maar vergroten. *het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand). De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel. Ook de steiger bij onze havenloods is een deel van het jaar bewoond, wanneer onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip. * steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag. * er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van "terreur", waarbij de politie moest worden ingeschakeld. *op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door druggebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken. * de gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten. * gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen. Havens en kommen met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen! Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven	

		verminderen en de overlast ook. Uit de Visie Stadswater: P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (…) de gevolgen voor omwonenden. P. 36: 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. Uitgangspunt College: "zorgvuldige afstemming met omwonenden". Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken. Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd. Gezien de plannen van de gemeente m.b.t. de Veilinghaven willen wij als scheepsbewoners vanaf nu nauw bij de planvorming betrokken worden. Nog even ter informatie: Folder ontwikkeling Veilinghaven https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen Regelgeving omtrend zwemmen in openbaar vaarwater https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens. https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&boete_tree=21981%2C21913&Linked=W+181+d	

64	Ligplaatshouder en bewoner	Onlangs presenteerde u de ‘Visie Stadswater’ op uw website DenkMee van de gemeente Utrecht. Graag maak ik hierbij gebruik van uw uitnodiging om schriftelijk te reageren en mijn Visie, als houder van een GU-vergunning voor een brandstof vaartuig voor de recreatieve vaart, te geven. Ik verzoek u vriendelijk de onderstaande punten te lezen en de voorgestelde verbeter- en veranderpunten zoveel mogelijk mee te nemen in de op te stellen reactienota. Mijn naam is .... Ik ben ongeveer vanaf 2001 in het bezit van een ligplaatsvergunning ieder jaar op de gracht te vinden. Ik hoor dan ook tot een groep betrokken vaarders die alles hebben zien veranderen op het water, met name de laatste jaren. Ik heb bij het jaarlijkse schrijven van de gemeente Utrecht niets gelezen over de voorbereidingen voor een nieuwe Visie Stadswater. 1) Ik zou u willen vragen de bestaande vergunninghouders actiever te benaderen en te horen over deze voorliggende ‘Visie Stadswater’ omdat deze groep een duurzame binding heeft met de stad en duidelijk kan weergeven waar de wensen en verbeterpunten liggen voor alle watergebruikers. Dus ook de pleziervaarders en mensen met een kleinere beurs. Het water is immers van iedereen en verschaft veel plezier. Er is nu door een te klein aantal participanten, 7 van de in totaal 482 ligvergunninghouders, meegedacht aan de nieuwe Visie Stadswater. Ik vind het namelijk belangrijk dat de watersport toegankelijk blijft ook voor onze kinderen, net zoals wij dat vroeger laagdrempelig hebben kunnen ervaren. 2) Ik zou als inwoner en vergunninghouder graag zien dat in de nieuwe Visie meer rekening wordt gehouden met het feit dat de onlangs toegenomen drukte, overlast en vervuiling met name komt door de plastic ‘wegwerpboten’. En dat er gerichter beleid komt op overlast door passanten en toeristen. Ook ik ervaar overlast door afval en milieuvervuiling door achtergelaten plastic vaartuigen en de luidruchtige en vaak onervaren schippers op huurboten. Sinds eind jaren negentig ben ik watersporter en daarna in het bezit, of mede-eigenaar, van een grachtenbootje. Ook ik heb het de laatste 2 jaar drukker zien worden op het water. Tijdens de Corona periode hebben veel mensen een plastic wegwerpvaartuig gekocht. Het aantal plastic rubberboten, sups en kano's is explosief toegenomen. In het ‘Onderzoek gebruik Utrechts binnenwater’ door Mobycon in opdracht van de gemeente Utrecht is deze toename terug te lezen. Met name het telrapport en de vergelijking naar bootsoort laten duidelijk zien dat de helft van de vaartuigen passanten zijn. De waterfietsen worden opgeteld bij de wegwerpboten en dat komt treffend terug in paragraaf 3.6.2 Vergelijking totaal niveau naar bootsoort uit het Mobycon tellingenrapport 2019-2022. https://denkmee.utrecht.nl/uploads/e27ac1e0-5beb-47e5-b68b-846c5bddbe2a/phase_file/file/4d3c1958-2390-4bf4-b300-30d090b83694/Visie_stadswater_Mobycon_tellingen_2019_tm_2022_23_sept_2022.pdf 3) Ik zie geen enkel probleem in de opgelopen wachttijden in de gracht en rondom de singel. Het in de waterVisie opgevoerde knelpuntenprobleem en de voorgestelde éénrichtingsverkeer maatregel op de Oudegracht mag wat mij betreft van tafel. Het oneindig heen en weer varen en de daarmee gepaard gaande eventuele wachttijden zijn juist onderdeel van het plezier en vermaak. Het is als watersporter heel aangenaam om in de	1. Bij het opstellen van de Visie stadswater zijn bewoners, ondernemers en organisaties via verschillende kanalen (mail, internet, advertenties) uitgenodigd om mee te denken. Iedereen was welkom om mee te doen. Via de Denkmeesite zijn verslagen en onderzoeken gedeeld. In het participatieverslag op de Denkmeesite kunt u meer lezen over de aanpak en opbrengst . In de Visie staan 48 verbetermogelijkheden. 32 zijn opgehaald uit het participatietraject. Dat is ruim 65%. 12 verschillende gebruikersgroepen van het stadswater hebben meegedaan waaronder uw doelgroep van pleziervaarders. In de uitwerking van de Visie blijft de gemeente bewoners, organisaties en bedrijven uitnodigen om mee te denken. We zullen dit meer gericht doen voor specifieke onderwerpen omdat zaken concreter worden. De pleziervaarders worden ook uitgenodigd. Door de participatie is het emailbestand met geinteresseerden uitgebreid tot 300 personen. Ook de mensen die een inspraakreactie hebben gestuurd voegen we toe aan deze lijst en krijgen per email een uitnodiging om mee te denken in het vervolgtraject. 2. U maakt zich zorgen over de toename van plastic wergwerpboten. Wij verwachten dat dit deels kan worden opgelost door meer gereguleerde verhuur van fluisterbootjes. De komende jaren willen we meer nieuwe ligplaatsen aanwijzen voor fluisterbootjes en passagiersschepen (zie verbetermogelijkheid 7.4). Ook willen we strenger beleid voeren op verwaarloosde plezierboten (verbetermogelijkheid 3.1). 3. U geeft aan dat het langer wachten voor het passeren van drukke punten langs de Oudegracht geen knelpunt is maar onderdeel van plezier en vermaak. Wat u betreft mag het voorgestelde eenrichtingsverkeer instellen op de Oudegracht van tafel. Toch ziet de gemeente reden om vast te houden aan deze maatregel. Ten eerste hebben we er positieve ervaring mee tijdens Koningsdag. Dan is het erg druk op het water. Het eenrichtingsverkeer zorgt voor een veilige en vlotte doorvaart. Daarnaast zien we afgelopen drie jaar een verdubbeling van het aantal vaartuigen op het water en we verwachten dat deze groei doorzet. Het voorgestelde eenrichtingsverkeer zoals in de concept Visie stond willen we wel wijzigen. We passen de Visie aan wat de betreft de periode. Eenrichtingsverkeer geldt alleen van juni t/m augustus en niet meer het hele jaar. Ook willen het eenrichtingsverkeer de komende jaren nog niet invoeren. We hebben berekend dat er een knelpunt onstaat bij de Stadshuisbrug bij een

		vrije tijd op het water te zijn en deze kostbare tijd te kunnen doorbrengen met vrienden, familie en mede-watersporters. In deze 'wachttijd' ontstaan vaak leuke contacten met medevaarders. Het is een gezellige boel, juist omdat je een beetje moet samenwerken en communiceren. Dit hoort bij de charme van het water. Het zou zonde zijn dit weg te nemen door te veel onnodige regulatie. 4) Ik ben tegen het invoeren van vaartijden. Dit zou namelijk betekenen dat ik na 12 uur ‘s avonds mijn ligplaats niet meer kan bereiken om te kunnen lossen. Of er moet een ontheffing komen. Het is begrijpelijk dat bewoners die direct aan de gracht wonen een limiet willen aan de vaartijden i.v.m. geluidsoverlast. Het is echter zo dat eigenlijk alleen in de zomer, als het nog tot laat warm is, er tot laat gevaren wordt. Regelgeving zoals het verbieden van versterkte muziek na 24.00 zou hiervoor een oplossing kunnen zijn. 5) Ik ben tegen het voorgestelde plan over het uitfaseren en verbieden van brandstof boten op het Utrechtse stadswater en het voorgestelde verbod op brandstof varen op de Kromme Rijn vanaf 2025. Wij wonen in Utrecht als doorvoerhaven met de Oudegracht en Singel als vaarverbinding. Amsterdam is bijvoorbeeld met zijn grachten in het centrum een plezierhaven zonder doorvoer. Bovendien beperk je de overgebleven 145 ligplaatsvergunninghouders met een brandstofmotor in het uitoefenen van hun hobby. Deze 145 boten zijn vaak gewoonweg te zwaar of te ongeschikt om de overstap te kunnen maken. In het vastgoed bijvoorbeeld kunnen ook niet alle woningen van het gas af. Met dit voorstel worden vaarders verplicht om én een nieuwe motor en een nieuwe boot te kopen. Niet iedereen heeft het geld om over te stappen op elektrisch. Pleziervaart wordt zo een elitesport. 6) Ik zou graag zien dat er een ontheffing komt voor de huidige klassieke plezierboten die ook na jarenlange hogere ligplaatskosten en verbeterde elektrificering niet in staat zijn om elektrisch te worden aangedreven. De 145 boten zijn vaak tientallen jaren oud en worden met grote zorg in de vaart gehouden en zijn inmiddels geheel klimaatneutraal. Het brandstof verbruik is minimaal. Ik zelf verbruik ongeveer 100 liter brandstof per vaarseizoen. De grote vervuilers zijn de grote boten zoals de commerciële rondvaartboten die het hele jaar varen en dat ook nog op diesel. Ook de passanten moeten niet de reden zijn dat de inwoners van Utrecht niet meer op kleine schaal brandstof aangedreven motoren kunnen gebruiken. Er zijn ongeveer 10 000 passanten die Utrecht aandoen met een benzineboot. Dit staat niet in verhouding met de paar honderd bootjes voor de Utrechtse inwoners. Het aandeel vaarbewegingen door bewoners met een GU sticker is bovendien klein en zit tussen de 2% en 5% van de totale vaarbewegingen. De uitstoot door brandstofmotoren door GU sticker houders is daarom verwaarloosbaar klein in Utrecht.Ook zijn er praktische bezwaren aan elektrische motoren. Stel je kunt met 1 zware accu 2 uur varen. Een rondje langs de singel duurt al 1,5 uur. Op een mooie zaterdagmiddag ben je makkelijk 4 uurtjes op het water. Dat betekent dat je sowieso twee accu pakketten nodig hebt voor een leuke middag. Dan kom je al uit op en investering van enkele duizenden euro’s. Accu's zijn bovendien diefstalgevoelig. Dat betekent dat deze zware accu's met de auto gehaald en gebracht moeten worden voor en na het varen. Het betekent veel extra werk en ongemak voor een hele kleine	toename van 50% meer boten op een drukke zomerdag. Ten westen van de Stadhuisbrug ligt het rak, dus tot en met de de volgende brug, als eerste helemaal vol met wachtende boten. Een veilige en vlotte doorvaart komt dan in het geding. De gemeente wil het eenrichtingsverkeer kunnen invoeren als we dit punt bereikt hebben. We zitten dus nu nog niet op dit punt en verwachten dat we de komende jaren dit punt nog niet bereiken. 4. U geeft aan tegen het invoeren van nachtelijk vaarverbod te zijn omdat u laat in de nacht tijdens warme zomerdagen uw boot wilt lossen. Wij passen ons voornemen niet aan. U kunt tot 23.00 varen en daarna lossen. Hierbij geldt wel de huidige regel uit de APV dat er vanaf 23 uur geen overlast mag worden gemaakt vanaf de oever. 5. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. Voor verschillende type motorboten gelden verschillende ingangsdata wanneer het emissievrij varen wordt verplicht. Deze ingangsdata zijn 1 januari 2025, 1 januari 2027 en 1 januari 2030. Zie verder de tabel in paragraaf 2.4 van deze reactienota voor meer uitleg. Recreatievaartuigen met een ligplaats zijn kleinere plezierboten en sloepjes waarvan in 2023 70% elektrisch varen. Totaal zijn er circa 480 ligplaatsen voor recreatievaartuigen van bewoners met een ligplaats. Er zijn dus circa 145 recreatievaartuigen (30% van 480) die nog een brandstofmotor hebben. Voor deze categorie vaartuigen met ligplaats wil de gemeente emissievrij varen invoeren in twee stappen. 1) Met ingang van 1 januari 2025 verplichten we dat alle boten met een recreatieligplaatsvergunning die buiten de landelijke motorbotenroute liggen (BRTN-9) 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 2027 gaat de gemeente emissievrij varen verplichten voor alle recreatievaartuigen met een ligplaats. Langs de landelijke motorbotenroute BRTN-9 geldt

		milieuwinst. 7) Tot slot hebben de brandstof vergunninghouders er in de afgelopen jaren in de vorm van de extra heffing enorm bijgedragen aan de vergroening. Het liggeld van €515,- euro per jaar is enorm en bijna 3 maal zoveel als een emissieloze ligvergunning. Een jaarlijkse parkeervergunning voor een brandstofauto in het hartje van de stad is momenteel goedkoper. De 145 overgebleven brandstofboten kunnen dus niet anders en het zou mooi zijn als ze voor deze heffingen eens worden beloond. Op deze manier kan een belangrijk deel van de klassieke pleziervaart worden behouden voor de stad en toekomstige generaties. Ik wil u danken voor de mogelijkheid om te reageren en ik ontvang graag een ontvangstbevestiging van dit schrijven. Tevens zouden wij u graag erop wijzen dat mochten deze regels daadwerkelijk worden doorgevoerd wij gezamenlijk juridische stappen zullen ondernemen. Daarnaast zouden wij graag een onderzoek ontvangen , wat de milieu schade van de benzine bootjes die in Utrecht varen , in vergelijking met de totale uitstoot in de stad Utrecht.	een overgangsregeling van twee jaar. Dit betreft recreatieligplaatsen langs de Vaartsche Rijn. Op deze doorgaande route mogen tussen 2025 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 2025 verplaatsen naar een ligplaats langs de Vaartsche Rijn. Plezierboten van bezoekers zijn sloepjes die een rondje binnenstad varen en grotere motorjachten die op doorreis zijn. Het merendeel van deze boten hebben 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 emissievrije zone in te voeren voor alle voertuigen 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, waterschappen, 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. Recreatievaartuigen varen dan om de stad Utrecht heen door niet over de Vecht te varen maar gebruik te maken van het Amsterdams Rijnkanaal. 6. U geeft aan een uitzondering te willen maken voor de 145 klassieke motorboten omdat ze jarenlang al meer betalen voor een ligplaats dan elektrische boten en klimaatneutraal zijn. Zoals u aangeeft betalen boten met een brandstofmotor drie keer meer dan boten met een elektrische motor. Dit beleid voert de gemeente afgelopen jaren bewust om de emissievrije vaart te stimuleren. We zien de afgelopen jaren dat dit beleid heeft geleid tot meer emissievrije boten. Voor de pleziervaart wil de gemeente alleen nog een uitzondering voor historische schepen die een ligplaats hebben en zijn opgenomen in het register Varend Erfgoed Nederland. 7. Zie de antwoorden hierboven onder punt 5 en 6.

65	Bewoner Veilinghaven	Geacht College, Als bewoners van één van de woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast. **Veiligheid**. De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze schepen zijn varende monumenten; specifiek varend. Het varend zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politiereglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrij gekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. De activiteiten zijn simpel weg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Direct buiten de haven op het Merwedekanaal is er het fenomeen het "brug-springen" vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren en het behoeft geen betoog dat dit levensgevaarlijk is, het is wachten op een ernstig ongeluk. In de Visie staat dat er bordjes op de brug zijn geplaatst, maar dat is niet zo. Een veiligheidsaspect wat tot slot ook genoemd moet worden is dat het grasveld ten zuiden van de havenmonding een officiële honden-uitlaatplek is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide lijkt ons en no-go. **Overlast**. Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote zorgen. We zien de haven de laatste jaren zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt. *alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 56

		een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio's versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het zelf ook: lawaai draagt sterk over water. Daarnaast zal het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in de overlast alleen maar vergroten. *het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand). De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel. Ook de steiger bij onze havenloods is een deel van het jaar bewoond, wanneer onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip. * steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag. * er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van "terreur", waarbij de politie moest worden ingeschakeld. *op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door druggebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken. * de gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten. * gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen. Havens en kommen met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen! Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven verminderen en de overlast ook. Uit de Visie Stadswater: P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (…) de gevolgen voor omwonenden. P. 36: 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. Uitgangspunt College: "zorgvuldige afstemming met omwonenden". Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig	

		te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken. Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd. Gezien de plannen van de gemeente m.b.t. de Veilinghaven willen wij als scheepsbewoners vanaf nu nauw bij de planvorming betrokken worden. Nog even ter informatie: Folder ontwikkeling Veilinghaven https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen Regelgeving omtrend zwemmen in openbaar vaarwater https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens. https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&boete_tree=21981%2C21913&Linked=W+181+d	

66	Bewoner	Onlangs presenteerde u de ‘Visie Stadswater’ op uw website DenkMee van de gemeente Utrecht. Graag maak ik hierbij gebruik van uw uitnodiging om schriftelijk te reageren en mijn Visie te geven. Ik verzoek u vriendelijk de onderstaande punten te lezen en de voorgestelde verbeter- en veranderpunten zoveel mogelijk mee te nemen in de op te stellen reactienota. Mijn naam is ... 1) Ik zou u willen vragen de bestaande vergunninghouders actiever te benaderen en te horen over deze voorliggende ‘Visie Stadswater’ omdat deze groep een duurzame binding heeft met de stad en duidelijk kan weergeven waar de wensen en verbeterpunten liggen voor alle watergebruikers. Dus ook de pleziervaarders en mensen met een kleinere beurs. Het water is immers van iedereen en verschaft veel plezier. Er is nu door een te klein aantal participanten, 7 van de in totaal 482 ligvergunninghouders, meegedacht aan de nieuwe Visie Stadswater. Ik vind het namelijk belangrijk dat de watersport toegankelijk blijft ook voor onze kinderen, net zoals wij dat vroeger laagdrempelig hebben kunnen ervaren. 2) Ik zou als inwoner graag zien dat in de nieuwe Visie meer rekening wordt gehouden met het feit dat de onlangs toegenomen drukte, overlast en vervuiling met name komt door de plastic ‘wegwerpboten’. En dat er gerichter beleid komt op overlast door passanten en toeristen. Ook ik ervaar overlast door afval en milieuvervuiling door achtergelaten plastic vaartuigen en de luidruchtige en vaak onervaren schippers op huurboten. Sinds 2003 ben ik watersporter en daarna mede-eigenaar van een gedeelde grachtenboot. Ook ik heb het de laatste 2 jaar drukker zien worden op het water. Tijdens de Corona periode hebben veel mensen een plastic wegwerpvaartuig gekocht. Het aantal plastic rubberboten, sups en kano's is explosief toegenomen. In het ‘Onderzoek gebruik Utrechts binnenwater’ door Mobycon in opdracht van de gemeente Utrecht is deze toename terug te lezen. Met name het telrapport en de vergelijking naar bootsoort laten duidelijk zien dat de helft van de vaartuigen passanten zijn. De waterfietsen worden opgeteld bij de wegwerpboten en dat komt treffend terug in paragraaf 3.6.2 Vergelijking totaal niveau naar bootsoort uit het Mobycon tellingenrapport 2019-2022. https://denkmee.utrecht.nl/uploads/e27ac1e0-5beb-47e5-b68b-846c5bddbe2a/phase_file/file/4d3c1958-2390-4bf4-b300-30d090b83694/Visie_stadswater_Mobycon_tellingen_2019_tm_2022_23_sept_2022.pdf 3) Ik zie geen enkel probleem in de opgelopen wachttijden in de gracht en rondom de singel. Het in de waterVisie opgevoerde knelpuntenprobleem en de voorgestelde éénrichtingsverkeer maatregel op de Oudegracht mag wat mij betreft van tafel en is complete onzin - dit kan ik als ervaren en gediplomeerd schipper stellen. Voor de beroepsvaart - de grote rondvaartboot - is dit misschien prettig maar dit vertegenwoordigd een erg klein percentage van de gebruikers van het water. Het oneindig heen en weer varen en de daarmee gepaard gaande eventuele wachttijden zijn juist onderdeel van het plezier en vermaak. Het is als watersporter heel aangenaam om in de vrije tijd op het water te zijn en deze kostbare tijd te kunnen doorbrengen met vrienden, familie en mede-watersporters. In deze 'wachttijd' ontstaan vaak leuke contacten met medevaarders. Het is een gezellige boel, juist omdat je een beetje moet samenwerken en communiceren. Dit	1. Bij het opstellen van de Visie stadswater zijn bewoners, ondernemers en organisaties via verschillende kanalen (mail, internet, advertenties) uitgenodigd om mee te denken. Iedereen was welkom om mee te doen. Via de Denkmeesite zijn verslagen en onderzoeken gedeeld. In het participatieverslag op de Denkmeesite kunt u meer lezen over de aanpak en opbrengst . In de Visie staan 48 verbetermogelijkheden. 32 zijn opgehaald uit het participatietraject. Dat is ruim 65%. 12 verschillende gebruikersgroepen van het stadswater hebben meegedaan waaronder uw doelgroep van pleziervaarders. In de uitwerking van de Visie blijft de gemeente bewoners, organisaties en bedrijven uitnodigen om mee te denken. We zullen dit meer gericht doen voor specifieke onderwerpen omdat zaken concreter worden. De pleziervaarders worden ook uitgenodigd. Door de participatie is het emailbestand met geinteresseerden uitgebreid tot 300 personen. Ook de mensen die een inspraakreactie hebben gestuurd voegen we toe aan deze lijst en krijgen per email een uitnodiging om mee te denken in het vervolgtraject. 2. U maakt zich zorgen over de toename van plastic wergwerpboten. Wij verwachten dat dit deels kan worden opgelost door meer gereguleerde verhuur van fluisterbootjes. De komende jaren willen we meer nieuwe ligplaatsen aanwijzen voor fluisterbootjes en passagiersschepen (zie verbetermogelijkheid 7.4). Ook willen we strenger beleid voeren op verwaarloosde plezierboten (verbetermogelijkheid 3.1). 3. U geeft aan dat het langer wachten voor het passeren van drukke punten langs de Oudegracht geen knelpunt is maar onderdeel van plezier en vermaak. Wat u betreft mag het voorgestelde eenrichtingsverkeer instellen op de Oudegracht van tafel. Toch ziet de gemeente reden om vast te houden aan deze maatregel. Ten eerste hebben we er positieve ervaring mee tijdens Koningsdag. Dan is het erg druk op het water. Het eenrichtingsverkeer zorgt voor een veilige en vlotte doorvaart. Daarnaast zien we afgelopen drie jaar een verdubbeling van het aantal vaartuigen op het water en we verwachten dat deze groei doorzet. Het voorgestelde eenrichtingsverkeer zoals in de concept Visie stond willen we wel wijzigen. We passen de Visie aan wat de betreft de periode. Eenrichtingsverkeer geldt alleen van juni t/m augustus juni t/m augustus en niet meer het hele jaar. Ook willen het eenrichtingsverkeer de komende jaren nog niet invoeren. We hebben berekend dat er een knelpunt onstaat bij de Stadshuisbrug bij een

		hoort bij de charme van het water. Het zou zonde zijn dit weg te nemen door te veel onnodige regulatie. 4) Ik ben tegen het invoeren van vaartijden. Dit zou namelijk betekenen dat ik na 12 uur ‘s avonds niet meer kan varen. Het is begrijpelijk dat bewoners die direct aan de gracht wonen een limiet willen aan de vaartijden i.v.m. geluidsoverlast. Het is echter zo dat eigenlijk alleen in de zomer, als het nog tot laat warm is, er tot laat gevaren wordt. Regelgeving zoals het verbieden van versterkte muziek na 24.00 zou hiervoor een oplossing kunnen zijn. 5) Ik ben tegen het voorgestelde plan over het uitfaseren en verbieden van brandstof boten op het Utrechtse stadswater en het voorgestelde verbod op brandstof varen op de Kromme Rijn vanaf 2025. Wij wonen in Utrecht als doorvoerhaven met de Oudegracht en Singel als vaarverbinding. Amsterdam is bijvoorbeeld met zijn grachten in het centrum een plezierhaven zonder doorvoer. Bovendien beperk je de overgebleven 145 ligplaatsvergunninghouders met een brandstofmotor in het uitoefenen van hun hobby. Deze 145 boten zijn vaak gewoonweg te zwaar of te ongeschikt om de overstap te kunnen maken. In het vastgoed bijvoorbeeld kunnen ook niet alle woningen van het gas af. Met dit voorstel worden vaarders verplicht om én een nieuwe motor en een nieuwe boot te kopen. Niet iedereen heeft het geld om over te stappen op elektrisch. Pleziervaart wordt zo een elitesport. Daarnaast is er überhaupt de infrastructuur niet om alle boten op al deze ligplekken op te kunnen laden. De aanwezige infrastructuur met laadpunten langs de singel staat vaak zelfs uit omdat er te vaak kortsluiting is. De vervuiling van de pleziervaart is zo minimaal, kijk eventueel wel naar de beroepsvaart. 6) Ik zou graag zien dat er een ontheffing komt voor de huidige klassieke plezierboten die ook na jarenlange hogere ligplaatskosten en verbeterde elektrificering niet in staat zijn om elektrisch te worden aangedreven. De 145 boten zijn vaak tientallen jaren oud en worden met grote zorg in de vaart gehouden en zijn inmiddels geheel klimaatneutraal. De grote vervuilers zijn de grote boten zoals de commerciële rondvaartboten die het hele jaar varen en dat ook nog op diesel. Ook de passanten moeten niet de reden zijn dat de inwoners van Utrecht niet meer op kleine schaal brandstof aangedreven motoren kunnen gebruiken. Het aandeel vaarbewegingen door bewoners met een GU sticker is bovendien klein en zit tussen de 2% en 5% van de totale vaarbewegingen. De uitstoot door brandstofmotoren door GU sticker houders is daarom verwaarloosbaar klein in Utrecht. Ook zijn er praktische bezwaren aan elektrische motoren. Stel je kunt met 1 zware accu 2 uur varen. Een rondje langs de singel duurt al 1,5 uur. Op een mooie zaterdagmiddag ben je makkelijk 4 uurtjes op het water. Dat betekent dat je sowieso twee accu pakketten nodig hebt voor een leuke middag. Dan kom je al uit op en investering van enkele duizenden euro’s. Accu's zijn bovendien diefstalgevoelig. Dat betekent dat deze zware accu's met de auto gehaald en gebracht moeten worden voor en na het varen. Het betekent veel extra werk en ongemak voor een hele kleine milieuwinst. 7) Tot slot hebben de brandstof vergunninghouders er in de afgelopen jaren in de vorm van de extra heffing enorm bijgedragen aan de vergroening. Het liggeld van €515,- euro per jaar is enorm en bijna 3 maal zoveel als een emissieloze ligvergunning. Een jaarlijkse	toename van 50% meer boten op een drukke zomerdag. Ten westen van de Stadhuisbrug ligt het rak, dus tot en met de de volgende brug, als eerste helemaal vol met wachtende boten. Een veilige en vlotte doorvaart komt dan in het geding. De gemeente wil het eenrichtingsverkeer kunnen invoeren als we dit punt bereikt hebben. We zitten dus nu nog niet op dit punt en verwachten dat we de komende jaren dit punt nog niet bereiken. 4. U geeft aan tegen het invoeren van nachtelijk vaarverbod te zijn omdat u laat in de nacht tijdens warme zomerdagen uw boot wilt lossen. Wij passen ons voornemen niet aan. U kunt tot 23.00 varen en daarna lossen. Hierbij geldt wel de huidige regel uit de APV dat er vanaf 23 uur geen overlast mag worden gemaakt vanaf de oever. 5. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. Voor verschillende type motorboten gelden verschillende ingangsdata wanneer het emissievrij varen wordt verplicht. Deze ingangsdata zijn 1 januari 2025, 1 januari 2027 en 1 januari 2030. Zie verder de tabel in paragraaf 2.4 van deze reactienota voor meer uitleg. Recreatievaartuigen met een ligplaats zijn kleinere plezierboten en sloepjes waarvan in 2023 70% elektrisch varen. Totaal zijn er circa 480 ligplaatsen voor recreatievaartuigen van bewoners met een ligplaats. Er zijn dus circa 145 recreatievaartuigen (30% van 480) die nog een brandstofmotor hebben. Voor deze categorie vaartuigen met ligplaats wil de gemeente emissievrij varen invoeren in twee stappen. 1) Met ingang van 1 januari 2025 verplichten we dat alle boten met een recreatieligplaatsvergunning die buiten de landelijke motorbotenroute liggen (BRTN-9) 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 2027 gaat de gemeente emissievrij varen verplichten voor alle recreatievaartuigen met een ligplaats. Langs de landelijke motorbotenroute BRTN-9 geldt

		parkeervergunning voor een brandstofauto in het hartje van de stad is momenteel goedkoper. De 145 overgebleven brandstofboten kunnen dus niet anders en het zou mooi zijn als ze voor deze heffingen eens worden beloond. Op deze manier kan een belangrijk deel van de klassieke pleziervaart worden behouden voor de stad en toekomstige generaties. 8) Daarnaast zou ik graag de aandacht willen vragen voor de willekeur van de havendienst in de uitvoering van het gestelde beleid. Boten die niet onderhouden worden maar slechts liggen om de vergunning of plek te kunnen behouden, half gezonken en niet onderhouden - zouden afgesleept moeten worden om zo ruimte te maken voor nieuwe watersporters. Uit eigen ervaring ook de constatering getrokken dat bij het stellen van dezelfde vraag, door verschillende mensen, de havendienst compleet anders reageert en overal een andere invulling geeft die beter uitkomt bij die persoon. De uitvoering aldaar zou een stuk beter kunnen. Ik wil u danken voor de mogelijkheid om te reageren en ik ontvang graag een ontvangstbevestiging van dit schrijven. Graag vraag ik u om mij in toekomst op de hoogte te houden van verdere ontwikkelingen, bijeenkomsten en vergaderdata aangaande de ‘Visie Stadswater’ PS Mijn buren op het water delen dezelfde informatie achterstand en zullen voor een groot deel de bovenstaande redenen opvoeren om aan te geven dat wij ons de afgelopen jaren niet gehoord voelen en daarom nu aan de bel trekken	een overgangsregeling van twee jaar. Dit betreft recreatieligplaatsen langs de Vaartsche Rijn. Op deze doorgaande route mogen tussen 2025 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 2025 verplaatsen naar een ligplaats langs de Vaartsche Rijn. Plezierboten van bezoekers zijn sloepjes die een rondje binnenstad varen en grotere motorjachten die op doorreis zijn. Het merendeel van deze boten hebben 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 emissievrije zone in te voeren voor alle voertuigen 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, waterschappen, 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. Recreatievaartuigen varen dan om de stad Utrecht heen door niet over de Vecht te varen maar gebruik te maken van het Amsterdams Rijnkanaal. 6. U geeft aan een uitzondering te willen maken voor de 145 klassieke motorboten omdat ze jarenlang al meer betalen voor een ligplaats dan elektrische boten en klimaatneutraal zijn. Zoals u aangeeft betalen boten met een brandstofmotor drie keer meer dan boten met een elektrische motor. Dit beleid voert de gemeente afgelopen jaren bewust om de emissievrije vaart te stimuleren. We zien de afgelopen jaren dat dit beleid heeft geleid tot meer emissievrije boten. Voor de pleziervaart wil de gemeente alleen nog een uitzondering voor historische schepen die een ligplaats hebben en zijn opgenomen in het register Varend Erfgoed Nederland. 7. Zie de antwoorden hierboven onder punt 5 en 6. 8. Dank voor het advies. Het huidig beleid is behoorlijk eenduidig. Gezonken boot is wegslepen waarbij wel gelegenheid wordt gegeven het zelf lichten van eigen boot. Dit beleid gaat strenger worden (paragraaf 3.1, verbetermogelijkheid 3.1). Op verwaarloosde boten gaat de gemeente strenger handhaven. Dit is met huidig beleid soms lastig

			want subjectief wat wel of niet verwaarloosd is. De voorschriften uit de vergunning zullen hierop worden aangescherpt.

67	Bewoner en ligplaatshouder	Onlangs presenteerde u de ‘Visie Stadswater’ op uw website DenkMee van de gemeente Utrecht. Graag maak ik hierbij gebruik van uw uitnodiging om schriftelijk te reageren en mijn Visie te geven. Ik verzoek u vriendelijk de onderstaande punten te lezen en de voorgestelde verbeter- en veranderpunten zoveel mogelijk mee te nemen in de op te stellen reactienota. Mijn naam is ... en ik woon in Utrecht en vaar 's zomers bijna wekelijks door de gracht. 1)Ik zou u willen vragen de bestaande vergunninghouders en betrokkenen actiever te benaderen en te horen over deze voorliggende ‘Visie Stadswater’ omdat deze groep een duurzame binding heeft met de stad en duidelijk kan weergeven waar de wensen en verbeterpunten liggen voor alle watergebruikers. Dus ook de pleziervaarders en mensen met een kleinere beurs. Het water is immers van iedereen en verschaft veel plezier. Er is nu door een te klein aantal participanten, 7 van de in totaal 482 ligvergunninghouders, meegedacht aan de nieuwe Visie Stadswater. Het is zeer belangrijk dat de watersport toegankelijk blijft ook voor onze kinderen, net zoals wij dat vroeger laagdrempelig hebben kunnen ervaren. 2) Ik zou als inwoner graag zien dat in de nieuwe Visie meer rekening wordt gehouden met het feit dat de onlangs toegenomen drukte, overlast en vervuiling met name komt door de plastic ‘wegwerpboten’. En dat er gerichter beleid komt op overlast door passanten en toeristen. Ook ik ervaar overlast door afval en milieuvervuiling door achtergelaten plastic vaartuigen en de luidruchtige en vaak onervaren schippers op huurboten. Sinds eind jaren negentig ben ik watersporter en daarna in het bezit, of mede-eigenaar, van een grachtenbootje. Ook ik heb het de laatste 2 jaar drukker zien worden op het water. Tijdens de Corona periode hebben veel mensen een plastic wegwerpvaartuig gekocht. Het aantal plastic rubberboten, sups en kano's is explosief toegenomen. In het ‘Onderzoek gebruik Utrechts binnenwater’ door Mobycon in opdracht van de gemeente Utrecht is deze toename terug te lezen. Met name het telrapport en de vergelijking naar bootsoort laten duidelijk zien dat de helft van de vaartuigen passanten zijn. De waterfietsen worden opgeteld bij de wegwerpboten en dat komt treffend terug in paragraaf 3.6.2 Vergelijking totaal niveau naar bootsoort uit het Mobycon tellingenrapport 2019-2022. https://denkmee.utrecht.nl/uploads/e27ac1e0-5beb-47e5-b68b-846c5bddbe2a/phase_file/file/4d3c1958-2390-4bf4-b300-30d090b83694/Visie_stadswater_Mobycon_tellingen_2019_tm_2022_23_sept_2022.pdf 3) Ik zie geen enkel probleem in de opgelopen wachttijden in de gracht en rondom de singel. Het in de waterVisie opgevoerde knelpuntenprobleem en de voorgestelde éénrichtingsverkeer maatregel op de Oudegracht mag wat mij betreft van tafel. Het oneindig heen en weer varen en de daarmee gepaard gaande eventuele wachttijden zijn juist onderdeel van het plezier en vermaak. Het is als watersporter heel aangenaam om in de	Zie als eeste onze antwoorden bij inspraakreactie 64. 6) De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. 9) Wij verwijzen u graag naar verbetermogelijkheid 10.7 in paragraaf 3.4. Hier staat dat we de westelijke Stadsbuitengracht willen aanwijzen voor schaatsen. 10) De onderzoeken naar het mogelijk officieel maken zwemlocaties zijn er mede op gericht om de gevolgen voor omwonenden goed in beeld te brengen en bewoners hierbij te betrekken. Om dit te onderschrijven nemen we een nieuw leidend principe in hoofdstuk 4 van de Visie op. Het leidend principe stelt dat in de stad levendigheid in balans moet zijn met rust. Die balans is op elke plek anders. Hier is geen objectieve maatstaf voor. In de uitwerking van de Visie kunnen we samen met omwonenden nadere afspraken maken om overlast te beperken. Zie ook ons antwoord bij inspraakreactie 25.

		vrije tijd op het water te zijn en deze kostbare tijd te kunnen doorbrengen met vrienden, familie en mede-watersporters. In deze 'wachttijd' ontstaan vaak leuke contacten met medevaarders. Het is een gezellige boel, juist omdat je een beetje moet samenwerken en communiceren. Dit hoort bij de charme van het water. Het zou zonde zijn dit weg te nemen door te veel onnodige regulatie. 4) Ik ben tegen het invoeren van vaartijden. Dit zou namelijk betekenen dat ik na 12 uur ‘s avonds niet meer kan varen. Het is begrijpelijk dat bewoners die direct aan de gracht wonen een limiet willen aan de vaartijden i.v.m. geluidsoverlast. Het is echter zo dat eigenlijk alleen in de zomer, als het nog tot laat warm is, er tot laat gevaren wordt. Regelgeving zoals het verbieden van versterkte muziek na 24.00 zou hiervoor een oplossing kunnen zijn. 5) Ik ben tegen het voorgestelde plan over het uitfaseren en verbieden van brandstof boten op het Utrechtse stadswater en het voorgestelde verbod op brandstof varen op de Kromme Rijn vanaf 2025. Wij wonen in Utrecht als doorvoerhaven met de Oudegracht en Singel als vaarverbinding. Amsterdam is bijvoorbeeld met zijn grachten in het centrum een plezierhaven zonder doorvoer. Bovendien beperk je de overgebleven 145 ligplaatsvergunninghouders met een brandstofmotor in het uitoefenen van hun hobby. Deze 145 boten zijn vaak gewoonweg te zwaar of te ongeschikt om de overstap te kunnen maken. In het vastgoed bijvoorbeeld kunnen ook niet alle woningen van het gas af. Met dit voorstel worden vaarders verplicht om én een nieuwe motor en een nieuwe boot te kopen. Niet iedereen heeft het geld om over te stappen op elektrisch. Pleziervaart wordt zo een elitesport. 6) Ik zou graag een onderzoek willen zien waaruit blijkt dat de overgebleven boten daadwerkelijk een onaanvaardbare hoeveelheid koolstofdioxide uitstoten of dat dit komt door autoverkeer, industrie, vliegverkeer en overige uitstoot. 7) Ik zou graag zien dat er een ontheffing komt voor de huidige klassieke plezierboten die ook na jarenlange hogere ligplaatskosten en verbeterde elektrificering niet in staat zijn om elektrisch te worden aangedreven. De 145 boten zijn vaak tientallen jaren oud en worden met grote zorg in de vaart gehouden en zijn inmiddels geheel klimaatneutraal. De grote vervuilers zijn de grote boten zoals de commerciële rondvaartboten die het hele jaar varen en dat ook nog op diesel. Ook de passanten moeten niet de reden zijn dat de inwoners van Utrecht niet meer op kleine schaal brandstof aangedreven motoren kunnen gebruiken. Het aandeel vaarbewegingen door bewoners met een GU sticker is bovendien klein en zit tussen de 2% en 5% van de totale vaarbewegingen. De uitstoot door brandstofmotoren door GU sticker houders is daarom verwaarloosbaar klein in Utrecht. Ook zijn er praktische bezwaren aan elektrische motoren. Stel je kunt met 1 zware accu 2 uur varen. Een rondje langs de singel duurt al 1,5 uur. Op een mooie zaterdagmiddag ben je makkelijk 4 uurtjes op het water. Dat betekent dat je sowieso twee accu pakketten nodig hebt voor een leuke middag. Dan kom je al uit op en investering van enkele duizenden euro’s. Accu's	

		zijn bovendien diefstalgevoelig. Dat betekent dat deze zware accu's met de auto gehaald en gebracht moeten worden voor en na het varen. Het betekent veel extra werk en ongemak voor een hele kleine milieuwinst. 8) De brandstof vergunninghouders er in de afgelopen jaren in de vorm van de extra heffing enorm bijgedragen aan de vergroening. Het liggeld van €515,- euro per jaar is enorm en bijna 3 maal zoveel als een emissieloze ligvergunning. Een jaarlijkse parkeervergunning voor een brandstofauto in het hartje van de stad is momenteel goedkoper. De 145 overgebleven brandstofboten kunnen dus niet anders en het zou mooi zijn als ze voor deze heffingen eens worden beloond. Op deze manier kan een belangrijk deel van de klassieke pleziervaart worden behouden voor de stad en toekomstige generaties. 9) Als schaatser zou ik in de Visie graag een hoofdstuk 'ijsbeleid' terug zien. Momenteel zijn er volgens mij geen concrete afspraken wanneer en bij welke vorstperiode er een vaarverbod komt om ijsvorming te realiseren. Het schaatsen op de singel en gracht is voor veel inwoners een prachtig moment om naar uit te kijken en is in mijn ogen eenvoudig te faciliteren. 10) Als zwemmer begrijp ik de behoefte voor meer zwemwater van kwaliteit maar ik kan me voorstellen dat dit voor direct omwonende heel veel impact kan hebben en verstoring van de directe leefomgeving. In de rapportage in opdracht van de gemeente door onderzoeksbureau Mulier lees ik veel over de mogelijkheden. Omwonenden verdienen echter bescherming en daarom zou ik de gemeente adviseren een effectrapportage op te stellen. Het water werkt altijd geluidsversterkend en daar verwacht ik voor omwonenden serieuze overlast. Dat is iets wat ik laatste tijd van diverse bewoners langs het water terug hoor. Ik wil u danken voor de mogelijkheid om te reageren en ik ontvang graag een ontvangstbevestiging van dit schrijven. Graag vraag ik u om mij in toekomst op de hoogte te houden van verdere ontwikkelingen, bijeenkomsten en vergaderdata aangaande de ‘Visie Stadswater'. PS Mijn buren op het water delen dezelfde informatie achterstand en zullen voor een groot deel de bovenstaande redenen opvoeren om aan te geven dat wij ons de afgelopen jaren niet gehoord voelen en daarom nu aan de bel trekken.	

68	Bewoner veilinghaven	Geacht College, Als bewoner van een van de woonschepen in de Veilinghaven reageer ik op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Mijn bezwaren betreffen de veiligheid en overlast. **Veiligheid** De Veilinghaven is ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Onze schepen zijn varende monumenten. Het varend zijn is een verplichting opgelegd door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven en zwemmers zijn ronduit een onveilige combinatie. Dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politiereglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Regelmatig zijn wij schippers met de schrik vrij gekomen als wij de haven in of uitvaren. Zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen moeilijk uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Op de kop van de haven, op het Merwedekanaal is er het fenomeen "brug-springen" vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren, inclusief de hartverlammende bijna-ongelukken. Het is levensgevaarlijk en ook hier is het een kwestie van wachten op een ernstig ongeluk. We drukken het onze eigen kinderen ferm op het hart en gelukkig begrijpen zij als schipperskinderen het gevaar en laten ze het uit hun hoofd, maar dat geldt niet voor vele andere Utrechtse kinderen. In de Visie wordt hierover melding gemaakt dat er bordjes op de brug zijn geplaatst. Dit is niet het geval is. Rest het punt dat als je toestaat of zelfs legaliseert dat er gezwommen wordt, een bordje op een brug, een farce is. Het zwemmen in havens, vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen. Dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen + haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote en ronduit slechte en domme vergissing zijn als de gemeente Utrecht hier tegengesteld in zou besluiten. In de Visie lezen wij tevens over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren. Ook dat conflicteert met het zwemmen in de Veilinghaven. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet zou moeten willen en accepteren. Een haven is geen zwembad of recreatieplas. **Overlast** De laatste jaren is onze woonplek tussen mei en september steeds meer veranderd in een drukke recreatieplas/ligweide, met alle overlast van dien. Het maakt het wonen zomers fors onleefbaar.	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 56

		Alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen rondom de haven, maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio's versterkt worden en overlast geven. In de Visie zelf wordt ook aangegeven dat lawaai sterk draagt over water. Ik werk gemiddeld 2 dagen in de week thuis, maar dat is tussen mei en september door de geluidsoverlast niet meer te doen. Afgelopen zomer heb ik met serieuze geluidsbescherming achter mijn laptop gezeten, om nog enigszins geconcentreerd te kunnen werken. Online overleggen kunnen niet anders dan met een koptelefoon op en een collega uitnodigen om bij mij gezamenlijk te werken en te overleggen is er gedurende de periode tussen mei en september ook niet meer bij. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom). Bordjes die aangegeven dat dit niet toegestaan is, worden genegeerd. Het geeft ronduit overlast om op dit soort overtredingen alert te moeten zijn en de desbetreffenden aan te moeten spreken. Er wordt regelmatig in de hele haven bij schepen gehangen en op onze schepen geklommen. Dat staat feitelijk gelijk aan het binnentreden van iemands huis. Een aantal malen was er zelfs sprake van "terreur", waarbij de politie moest worden ingeschakeld. Het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de Haven. Ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond en bevind zich op minder dan 30 meter afstand. De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel. Alsof het nog niet genoeg is beperkt de overlast zich niet tot de dag, maar gaat deze frequent door tot diep in de nacht. Tot 01.00 of 02.00 uur hangen, zwemmen en luidkeels roepen is haast een vast gegeven worden. Ik kan er zelf vaak niet door slapen, laat staan mijn dochter van 12 die eerder naar bed gaat en vaak uit haar slaap gehaald wordt door de overlast. De gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten. Gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst zijn. Het verplaatsten van het zwemmen van het kanaal verder de haven in en er een officiële zwemplek met voorzieningen van maken, zal de overlast nog meer vergroten, terwijl deze nu al ondoenlijk is. Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken, maar juist te verkleinen door actiever te handelen als het gaat om veiligheid en overlast. **Havens en kommen met woonschepen zijn, zeker in drukke woonwijken, geen recreatieplassen!** Tot op heden hebben wij van de gemeente geen actieve uitnodiging ontvangen om mee te denken. Wij zijn zelfs niet gevraagd onze mening te geven. Gezien de plannen van de gemeente	

		met betrekking tot de Veilinghaven verwachten wij als scheepsbewoners, direct betrokkenen en burgers van onze stad, vanaf nu, nauw bij de planvorming betrokken worden door de gemeente.	

69	Bewoner veilinghaven	Reactie op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht Geacht College, Als bewoners van één van de woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast. **Veiligheid**. De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze schepen zijn varende monumenten; specifiek varend. Het varend zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politiereglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrij gekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. De activiteiten zijn simpel weg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Direct buiten de haven op het Merwedekanaal is er het fenomeen het "brug-springen" vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren en het behoeft geen betoog dat dit levensgevaarlijk is, het is wachten op een ernstig ongeluk. In de Visie staat dat er bordjes op de brug zijn geplaatst, maar dat is niet zo. Een veiligheidsaspect wat tot slot ook genoemd moet worden is dat het grasveld ten zuiden van de havenmonding een officiële honden-uitlaatplek is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide lijkt ons en no-go.	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 56

		Overlast. Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote zorgen. We zien de haven de laatste jaren zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt. *alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio's versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het zelf ook: lawaai draagt sterk over water. Daarnaast zal het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in de overlast alleen maar vergroten. *het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand). De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel. Ook de steiger bij onze havenloods is een deel van het jaar bewoond, wanneer onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip. * steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag. * er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van "terreur", waarbij de politie moest worden ingeschakeld. *op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door druggebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken. * de gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten. * gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen. Havens en kommen met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen! Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven verminderen en de overlast ook. Uit de Visie Stadswater: P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (…) de gevolgen voor omwonenden. P. 36: 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. Uitgangspunt College: “zorgvuldige afstemming met omwonenden”. Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken. Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd. Gezien de plannen van de gemeente m.b.t. de Veilinghaven willen wij als scheepsbewoners vanaf nu nauw bij de planvorming betrokken worden. Nog even ter informatie: Folder ontwikkeling Veilinghaven https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen Regelgeving omtrend zwemmen in openbaar vaarwater https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens. https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&boete_tree=21981%2C21913&Linked=W+181+d	

70	Bewoner en ligplaatshouder	Onlangs presenteerde u de ‘Visie Stadswater’ op uw website DenkMee van de gemeente Utrecht. Graag maak ik hierbij gebruik van uw uitnodiging om schriftelijk te reageren en mijn Visie, als houder van een GU-vergunning voor een brandstof vaartuig voor de recreatieve vaart, te geven. Ik verzoek u vriendelijk de onderstaande punten te lezen en de voorgestelde verbeter- en veranderpunten zoveel mogelijk mee te nemen in de op te stellen reactienota. Mijn naam is ... Ik ben ongeveer vanaf 2008 in het bezit van een ligplaatsvergunning en zeker sinds 1995! ieder jaar op de gracht te vinden. Ik hoor dan ook tot een groep betrokken vaarders die alles hebben zien veranderen op het water, met name de laatste jaren. Ik heb bij het jaarlijkse schrijven van de gemeente Utrecht niets gelezen over de voorbereidingen voor een nieuwe Visie Stadswater. 1) Ik zou u willen vragen de bestaande vergunninghouders actiever te benaderen en te horen over deze voorliggende ‘Visie Stadswater’ omdat deze groep een duurzame binding heeft met de stad en duidelijk kan weergeven waar de wensen en verbeterpunten liggen voor alle watergebruikers. Dus ook de pleziervaarders en mensen met een kleinere beurs. Het water is immers van iedereen en verschaft veel plezier. Er is nu door een te klein aantal participanten, 7 van de in totaal 482 ligvergunninghouders, meegedacht aan de nieuwe Visie Stadswater. Ik vind het namelijk belangrijk dat de watersport toegankelijk blijft ook voor onze kinderen, net zoals wij dat vroeger laagdrempelig hebben kunnen ervaren. 2) Ik zou als inwoner en vergunninghouder graag zien dat in de nieuwe Visie meer rekening wordt gehouden met het feit dat de onlangs toegenomen drukte, overlast en vervuiling met name komt door de plastic ‘wegwerpboten’. En dat er gerichter beleid komt op overlast door passanten en toeristen. Ook ik ervaar overlast door afval en milieuvervuiling door achtergelaten plastic vaartuigen en de luidruchtige en vaak onervaren schippers op huurboten. Sinds eind jaren negentig ben ik watersporter en daarna in het bezit, of mede-eigenaar, van een grachtenbootje. Ook ik heb het de laatste 2 jaar drukker zien worden op het water. Tijdens de Corona periode hebben veel mensen een plastic wegwerpvaartuig gekocht. Het aantal plastic rubberboten, sups en kano's is explosief toegenomen. In het ‘Onderzoek gebruik Utrechts binnenwater’ door Mobycon in opdracht van de gemeente Utrecht is deze toename terug te lezen. Met name het telrapport en de vergelijking naar bootsoort laten duidelijk zien dat de helft van de vaartuigen passanten zijn. De waterfietsen worden opgeteld bij de wegwerpboten en dat komt treffend terug in paragraaf 3.6.2 Vergelijking totaal niveau naar bootsoort uit het Mobycon tellingenrapport 2019-2022. https://denkmee.utrecht.nl/uploads/e27ac1e0-5beb-47e5-b68b-846c5bddbe2a/phase_file/file/4d3c1958-2390-4bf4-b300-30d090b83694/Visie_stadswater_Mobycon_tellingen_2019_tm_2022_23_sept_2022.pdf 3) Ik zie geen enkel probleem in de opgelopen wachttijden in de gracht en rondom de singel. Het in de waterVisie opgevoerde knelpuntenprobleem en de voorgestelde éénrichtingsverkeer maatregel op de Oudegracht mag wat mij betreft van tafel. Het oneindig heen en weer varen en de daarmee gepaard gaande eventuele wachttijden zijn juist onderdeel van het plezier en vermaak. Het is als watersporter heel aangenaam om in de vrije tijd op het water te zijn en deze kostbare tijd te kunnen doorbrengen met vrienden, familie en mede-watersporters. In deze	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 64.

		'wachttijd' ontstaan vaak leuke contacten met medevaarders. Het is een gezellige boel, juist omdat je een beetje moet samenwerken en communiceren. Dit hoort bij de charme van het water. Het zou zonde zijn dit weg te nemen door te veel onnodige regulatie. 4) Ik ben tegen het invoeren van vaartijden. Dit zou namelijk betekenen dat ik na 12 uur ‘s avonds mijn ligplaats niet meer kan bereiken om te kunnen lossen. Of er moet een ontheffing komen. Het is begrijpelijk dat bewoners die direct aan de gracht wonen een limiet willen aan de vaartijden i.v.m. geluidsoverlast. Het is echter zo dat eigenlijk alleen in de zomer, als het nog tot laat warm is, er tot laat gevaren wordt. Regelgeving zoals het verbieden van versterkte muziek na 24.00 zou hiervoor een oplossing kunnen zijn. 5) Ik ben tegen het voorgestelde plan over het uitfaseren en verbieden van brandstof boten op het Utrechtse stadswater en het voorgestelde verbod op brandstof varen op de Kromme Rijn vanaf 2025. Wij wonen in Utrecht als doorvoerhaven met de Oudegracht en Singel als vaarverbinding. Amsterdam is bijvoorbeeld met zijn grachten in het centrum een plezierhaven zonder doorvoer. Bovendien beperk je de overgebleven 145 ligplaatsvergunninghouders met een brandstofmotor in het uitoefenen van hun hobby. Deze 145 boten zijn vaak gewoonweg te zwaar of te ongeschikt om de overstap te kunnen maken. In het vastgoed bijvoorbeeld kunnen ook niet alle woningen van het gas af. Met dit voorstel worden vaarders verplicht om én een nieuwe motor en een nieuwe boot te kopen. Niet iedereen heeft het geld om over te stappen op elektrisch. Pleziervaart wordt zo een elitesport. 6) Ik zou graag zien dat er een ontheffing komt voor de huidige klassieke plezierboten die ook na jarenlange hogere ligplaatskosten en verbeterde elektrificering niet in staat zijn om elektrisch te worden aangedreven. De 145 boten zijn vaak tientallen jaren oud en worden met grote zorg in de vaart gehouden en zijn inmiddels geheel klimaatneutraal. Het brandstof verbruik is minimaal. Ik zelf verbruik ongeveer 60-70 liter brandstof per vaarseizoen in mijn zuinige viertakt motor. De grote vervuilers zijn de grote boten zoals de commerciële rondvaartboten die het hele jaar varen en dat ook nog op diesel. Ook de passanten moeten niet de reden zijn dat de inwoners van Utrecht niet meer op kleine schaal brandstof aangedreven motoren kunnen gebruiken. Het aandeel vaarbewegingen door bewoners met een GU sticker is bovendien klein en zit tussen de 2% en 5% van de totale vaarbewegingen. De uitstoot door brandstofmotoren door GU sticker houders is daarom verwaarloosbaar klein in Utrecht. Ook zijn er praktische bezwaren aan elektrische motoren. Stel je kunt met 1 zware accu 2 uur varen. Een rondje langs de singel duurt al 1,5 uur. Op een mooie zaterdagmiddag ben je makkelijk 4 uurtjes op het water. Dat betekent dat je sowieso twee accu pakketten nodig hebt voor een leuke middag. Dan kom je al uit op en investering van enkele duizenden euro’s. Accu's zijn bovendien diefstalgevoelig. Dat betekent dat deze zware accu's met de auto gehaald en gebracht moeten worden voor en na het varen. Het betekent veel extra werk en ongemak voor een hele kleine milieuwinst. 7) Tot slot hebben de brandstof vergunninghouders er in de afgelopen jaren in de vorm van de extra heffing enorm bijgedragen aan de vergroening. Het liggeld van €515,- euro per jaar is enorm en bijna 3 maal zoveel als een emissieloze ligvergunning. Een jaarlijkse	

		parkeervergunning voor een brandstofauto in het hartje van de stad is momenteel goedkoper. De 145 overgebleven brandstofboten kunnen dus niet anders en het zou mooi zijn als ze voor deze heffingen eens worden beloond. Op deze manier kan een belangrijk deel van de klassieke pleziervaart worden behouden voor de stad en toekomstige generaties. Ik wil u danken voor de mogelijkheid om te reageren en ik ontvang graag een ontvangstbevestiging van dit schrijven. Graag vraag ik u om mij in toekomst op de hoogte te houden van verdere ontwikkelingen, bijeenkomsten en vergaderdata aangaande de 'Visie Stadswater'. PS Mijn buren op het water delen dezelfde informatie achterstand en zullen voor een groot deel de bovenstaande redenen opvoeren om aan te geven dat wij ons de afgelopen jaren niet gehoord voelen en daarom nu aan de bel trekken.	

71	Orca, Triton en Viking	Geacht college, Middels dit schrijven reageren de Utrechtse roeiverenigingen Orca, Triton en Viking op de Visie Stadwater Utrecht. De ontwikkeling van deze Visie hebben wij met veel aandacht gevolgd. De projectorganisatie heeft ons vanaf het eerste moment betrokken en wij zien de aandacht voor het roeien in de stad prominent terug in het document. In deze reactie focussen wij ons op de ambities en maatregelen die u voorstelt voor het Merwedekanaal, het enige trainingswater voor de roeiers in Utrecht. Recreatief maken de roeiverenigingen ook gebruik van andere vaarwegen in de stad. Dit gebruik gaat vooralsnog echter prima samen met de ambities en maatregelen die u voor deze delen van het vaarwater voor ogen hebt. Onze reactie is opgebouwd uit drie onderdelen: A. De belangrijkste pluspunten in de Visie stadswater B. Een aantal tekstuele wijzigingsvoorstellen C. Suggesties voor het aanscherpen, dan wel aanvullen van de ambities en maatregelen Wij zijn natuurlijk altijd bereid om onze reactie mondeling toe te lichten. **A. Belangrijke pluspunten in de Visie stadwater** Al langere tijd maken de roeiverenigingen zich zorgen over de veiligheid op het Utrechtse vaarwater en het Merwedekanaal in het bijzonder. Veel gebruikers van het vaarwater zijn niet op de hoogte van de (vaar)regels en er vindt zo goed als geen handhaving van de geldende (vaar)regels plaats. Elk jaar zijn de roeiverenigingen weer opgelucht dat er zich geen ernstige incidenten hebben voorgedaan. Wij zijn daarom blij dat de gemeente inzet op communicatie over regels, handhaving en veiligheid (p. 40, p.65-p.70) Een ander groot zorgpunt van de roeiverenigingen is de toegenomen zwemactiviteit in het Merwedekanaal. Roeien en zwemmen zijn een levensgevaarlijke combinatie. We mogen van geluk spreken dat alle betrokkenen met de schrik vrij kwamen toen twee jaar geleden een zwemmer vanaf de Muntbrug op een roeiboot sprong. Al jaren vragen wij om handhaving van het zwemverbod en we zijn blij dat het college in de Visie stadswater nu expliciet de keuze maakt om het zwemverbod voor het Merwedekanaal te handhaven (p. 49). Er wordt een uitzondering gemaakt voor de Muntkom en Veilinghaven. We zien hierin een potentieel risico. De Muntkom kunnen de roeiers op mooie zomerse avonden nog vermijden, door voor de Muntbrug om te keren. De locatie Veilinghaven is echter halverwege het trainingswater en die locatie kunnen we niet vermijden. We verzoeken het college om het zwemverbod in de Veilinghaven te handhaven totdat er duidelijkheid is over het zwemmen op deze locatie. Zo voorkomen we ongelukken. We zijn blij met het onderzoek naar beide zwemlocaties, omdat duidelijkheid snel geboden is. En we moeten zeker met elkaar in gesprek over de exacte begrenzing van het vaar- en zwemgedeelte (p.49). In goede samenwerking heeft Viking afgelopen jaar met de gemeente de mogelijkheden verkend	A. Dank voor uw reactie. Fijn om jullie belangrijkste pluspunten uit de Visie stadwater te lezen. B. Dank voor jullie voorgestelde tekstwijzigingen. We nemen ze allemaal over. We zijn het niet eens met uw opmerking dat roeiers in principe geen vaart hoeven te minderen bij de Muntbrug. Elke vaarweggebruiker moet zich houden aan 'goed zeemansschap'. Met hoge snelheid onder de Muntbrug door varen, met geen zicht wat er zich aan de andere kant bevindt, is gevaarlijk. Naar onze mening is dit dus geen goed zeemansschap. C. Voor de komende monitoring zullen we met de roeivereningingen afspraken maken welk tijdstippen we het beste de vaarbewegingen en incidenten bij de Muntbrug kunnen tellen (paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 12.1). Ook zullen we onder verbetermogelijkheid 12.1 opnemen dat we bij eventuele nieuwe knelpunten op het Merwedeknaal indien nodig kunnen bijsturen en aanvullende maatregelen kunnen nemen. In de Visie zijn er geen mogelijkheden opgenomen om het Merwedekanaal als 'sportlandschap' te benoemen. Bij de uitwerking van de Visie gaan we graag met jullie en andere gebruikers in gesprek wat dit zou kunnen inhouden en wat dit gaat opleveren. U geeft aan mee te denken bij het uitvoeringsprogramma Goederenvervoerd. Wij verwachten dit uitvoeringsprogramma rond de zomer van 2023 te publiceren. Direct betrokkenen zijn geconsulteerd (vervoerders, verladers, CABU). Binnen de verschillende uitvoeringsprojecten wordt de omgeving meegenomen. Via het regulier overleg wat u met gemeente heeft kunnen we u nader informeren. Goede suggestie om de aanwezigheid van roeiers op te nemen in communicatie/vaarkaarten (paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 10.2).

		voor een op- en afstapplek en kleine botenloods langs de Vecht. Voor het recreatieve roeien zou dit een buitenkans zijn en mogelijk verbindt deze ‘dependance’ meer inwoners uit het noorden van de stad aan de sport. Andere goede ontwikkelingen in de Visie stadswater vinden wij het invoeren van emissievrij varen op het Merwedekanaal. Dit is ook voor de gezondheid van onze sporters heel prettig. Daarnaast zijn we blij met het verbod op jetski’s. Daarvoor is op de Utrechtse vaarwegen inderdaad geen plek. Ze zijn ’s zomers regelmatig te vinden op het water tussen de kruising Vaartsche Rijn/Merwedekanaal en de Noordersluis en veroorzaken daar veel overlast en brengen met hun golfslag onze roeiers in gevaar. **B. Tekstuele wijzigingsvoorstellen** Op p.13 van de Visie is een plaatje opgenomen waarin de roeiroute is ingetekend. Het plaatje klopt echter niet helemaal. Het roeiwater/trainingswater loopt van de Noordersluis (dus voorbij de Liesboschbrug) tot in de Muntsluis (dus voorbij de Muntbrug). Wij verzoeken u het plaatje aan te passen, evenals de tekst op p.15. Op p.29 staan ledenaantallen genoemd. Afgelopen seizoen hebben zich echter (veel) minder leden uitgeschreven bij Orca en Triton. Het aantal roeiers is op dit moment circa 3.000 (ipv 2.500). Verzoek is om op p.31 een peildatum en bronvermelding toe te voegen. Op p.48 en p.49 worden voorbeelden gegeven over risico’s voor zwemmen. Beide keren staat er als voorbeeld ‘intensief gemotoriseerd verkeer’. Ons voorstel is om daar ook ‘veel roeiverkeer’ aan toe te voegen. Op het Merwedekanaal is dat een veel groter en reëler risico dan gemotoriseerd verkeer. Tot slot staan op p.70 de maatregelen genoemd die eerder zijn afgesproken om de Muntkom veiliger te maken als de Leidsche Rijn wordt doorgetrokken. We merken op dat de roeiers in principe geen vaart hoeven te minderen bij deze brug vanwege de lage doorvaarthoogte. Roeiers gaan hier indien nodig op volle snelheid onderdoor. Daarnaast verzoeken wij u de tekst ‘of erger’ weg te halen in de zin over het gevaar dat andere vaartuigen op hoge snelheid in aanvaring komen met roeiers of zwemmers. Het risico is voor beide (roeier en zwemmer) heel erg groot. Als een roeiboot in aanvaring komt met een ander vaartuig, slaat de roeiboot altijd om. De roeiboot geeft de roeiers geen enkele bescherming en vormt juist een risico. Roeiers kunnen bij een aanvaring op z’n kop in het water vast komen te zitten in/met hun boot. **C. Voorstellen voor aanscherping** In februari van dit jaar hebben het college en de drie roeiverenigingen een convenant afgesloten. Ook de Visie refereert hieraan. In het convenant is een aantal keer vooruit verwezen naar de Visie stadswater, die toen al in ontwikkeling was. De verbetermaatregelen in het convenant zijn inderdaad opgenomen in de Visie (o.a. veiligheidsmaatregelen in de Muntkom, handhaven van vaarregels en aanpassingen aan bruggen om springen te ontmoedigen). Een aantal afspraken komt echter niet terug in de Visie.	

		Allereerst de afspraak om de drukte en veiligheid op het Merwedekanaal structureel te monitoren en onder te brengen in de bestaande monitor. Deze monitor krijgt ook in de Visie veel aandacht. De metingen van afgelopen jaar zijn echter onvoldoende aangepast op de specifieke situatie op het Merwedekanaal. In het convenant is afgesproken dat de metingen zouden worden aangepast voor wat betreft locaties en tijden. We hebben daar dit jaar ook input voor geleverd. Deze input is echter niet overgenomen. Gelukkig is wel de locatie bij de Munt dit jaar toegevoegd en zijn roeiboten nu een aparte categorie. Maar om de situatie op het Merwedekanaal goed te monitoren is het belangrijk om ook bij de Veilinghaven te meten én op andere meetmomenten. De metingen zijn nu steeds in de zomervakantie. En dat is juist de enige periode in het jaar dat het roeien op een lager pitje staat. De knelpunten op het Merwedekanaal spelen vooral in de mooie maanden voor en na de zomervakantie. Verder vinden de huidige metingen allemaal in het weekend plaats. Om een goed beeld te krijgen van de drukte op het Merwedekanaal is een doordeweekse avond tussen 17 uur en 21 uur zeker zo belangrijk. Wij verzoeken het college om volgend jaar wél iets te doen met onze voorstellen. In het convenant wordt ook gesproken over de menging van gebruikers op het Merwedekanaal. Momenteel gaat dat over het algemeen nog goed. Er zijn (nog) nauwelijks motorbootjes en alleen zo nu en dan gaat er een SUP of kano over het kanaal. We verwachten hierin verandering. Met name als gevolg van het doortrekken van de Leidsche Rijn en de ontwikkeling van de nieuwe woonwijken langs het kanaal. We begrijpen dat het nu nog lastig is om afspraken te concretiseren over het gebruik. We zouden wel graag zien dat het college hier oog voor blijft houden en bijvoorbeeld in de Visie opneemt dat aanvullende maatregelen kunnen worden ingezet als in de nabije toekomst (bijvoorbeeld uit de metingen) blijkt dat de functiemenging tot nieuwe knelpunten leidt. Wij claimen geen alleenrecht op het Merwedekanaal, maar we vragen het college wel alert te blijven op het behoud van de roeisport, die in Utrecht niet kan uitwijken naar een andere locatie. In het verlengde van bovenstaande constateren wij dat in de Visie geen acties zijn opgenomen om de mogelijkheid te onderzoeken het Merwedekanaal als ‘sportlandschap’ te benoemen. In het convenant is afgesproken dat dit onderzoek er zou komen. Tot op heden hebben wij hierover niks vernomen. Wij verzoeken het college dit onderzoek alsnog op te nemen in de (uitwerking van) de Visie. Verder gaat het in de Visie ook regelmatig over het vervoer van goederen over het water. Wij worden graag tijdig betrokken bij het opstellen van het nieuwe uitvoeringsprogramma voor goederenvervoer (2023-2026) zoals vermeld op p.8. Tot op heden zijn wij hierover nog niet benaderd. Tot slot zien wij mogelijkheden om op korte termijn een aantal korte klappen te maken in relatie tot de communicatie. Op onder meer p.66 staan een aantal maatregelen. Graag voegen we daar aan toe dat de roeiroute ook een plek krijgt in de informatiebrochures en op de vaarkaart die	

		passanten tot hun beschikking krijgen. Vooral op het deel tussen de Noordersluis en kruising Merwedekanaal/Vaartsche Rijn zijn schippers zich niet bewust van de impact die zij hebben op het roeien en hoe ze daarmee om moeten gaan.	

72	Bewoner veilinghaven	Reactie/bezwaar op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht Geacht College, Als bewoners van één van de woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Hier maken wij bezwaar tegen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast. **Veiligheid.** De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze schepen zijn varende monumenten; specifiek varend. Het varend zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politiereglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrijgekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. De activiteiten zijn simpel weg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Direct buiten de haven op het Merwedekanaal is er het fenomeen het "brug-springen" vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren en het behoeft geen betoog dat dit levensgevaarlijk is, het is wachten op een ernstig ongeluk. In de Visie staat dat er bordjes op de brug zijn geplaatst, maar dat is niet zo. Een veiligheidsaspect wat tot slot ook genoemd moet worden is dat het grasveld ten zuiden van de havenmonding een officiële honden-uitlaatplek is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide lijkt ons en no-go. In de Visie zijn meerdere woonschepen met officiële ligplekken (eigendom aangekocht van de gemeente Utrecht nota bene) "vergeten", in de afbeelding hieronder toegevoegd in het oranje. Daaronder nog een google Deze historische schepen zijn maritiem erfgoed (vergelijkbaar met Rijksmonument) en zijn zeer beperkt manoeuvreerbaar en dus niet wendbaar.	Zie als eerste ons antwoord bij inspraakreactie 56. De ligplaatsen voor woonboten in de Veilinghaven staan met een gele streep aangegeven op figuur 5 "bestaande gebruiksfuncties van het stadswater" (pagina 21). Verder staan de ligplaatsen op de Havenatlas van de gemeente.

		Overlast Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote zorgen. We zien de haven de laatste jaren zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt. *alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio's versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het zelf ook: lawaai draagt sterk over water. Daarnaast zal het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in de overlast alleen maar vergroten. *het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand). De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel. Ook de steiger bij onze havenloods is een deel van het jaar bewoond, wanneer onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip. * steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag. * er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van "terreur", waarbij de politie moest worden ingeschakeld. *op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door druggebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken. * de gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten. * gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen. Havens en kommen met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen! Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven verminderen en de overlast ook. Uit de Visie Stadswater: P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (…) de gevolgen voor omwonenden. P. 36: 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. Uitgangspunt College: “zorgvuldige afstemming met omwonenden”. Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken. Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd. Gezien de plannen van de gemeente m.b.t. de Veilinghaven willen wij als scheepsbewoners vanaf nu nauw bij de planvorming betrokken worden. Nog even ter informatie: Folder ontwikkeling Veilinghaven https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen Regelgeving omtrent zwemmen in openbaar vaarwater https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens. https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&boete_tree=21981%2C21913&Linked=W+181+d	

73	Bewoner veilinghaven	Als bewoners van één van de woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast. Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken. Reactie op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht Geacht College, Als bewoners van één van de woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast. **Veiligheid.** De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze historische schepen zijn maritiem (en varend!) erfgoed vergelijkbaar met Rijksmonumenten en zijn zeer beperkt manoeuvreerbaar en dus niet wendbaar. Het varend zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politiereglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrij gekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. De activiteiten zijn simpelweg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Daar komt nog bij dat het grasveld ten zuiden van de havenmonding een officiële honden-uitlaatplek is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide lijkt ons verre van ideaal.	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 56.

		Overlast. Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote zorgen. We zien de haven de laatste jaren zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt. Specifieke reacties op de Visie Stadswater: P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (…) de gevolgen voor omwonenden. • Alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en boomboxen versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het zelf ook: lawaai draagt sterk over water. Daarnaast zal het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in, de overlast alleen maar vergroten. Het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand). De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel. Ook de steiger bij onze havenloods is een deel van het jaar bewoond, wanneer onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip. Uit de Visie Stadswater: P. 36: 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. • Steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag. Er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van "terreur", waarbij de politie moest worden ingeschakeld. Op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door drugsgebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken. • De gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten. Het behoeft daarom geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen. Havens met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen! Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven verminderen en de overlast ook. Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig	

		te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken. Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd. Gezien de plannen van de gemeente m.b.t. de Veilinghaven willen wij als scheepsbewoners vanaf nu nauw bij de planvorming betrokken worden. Nog even ter informatie: Folder ontwikkeling Veilinghaven https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen Regelgeving omtrend zwemmen in openbaar vaarwater https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens. https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&boete_tree=21981%2C21913&Linked=W+181+d	

74		Bij deze de inspraak/reactie op de Visie Stadswater. In bijgevoegd document is de reactie/inspraak op de Visie vastgelegd door het formuleren van een aantal verzoeken/vragen. Graag zien wij de reactie tegemoet. Tenslotte willen wij graag het verzoek indienen om een 'werksessie met de raad / technische sessie' te organiseren om de ambitie van goederenvervoer over water in deze (en andere) Visie van de Gemeente Utrecht toe te lichten, te bediscussiëren en uiteraard te borgen. Bovenstaande verzoeken/vragen zijn wat ons betreft daar leidend in. Reactie Visie Stadwater namens Cityport of Utrecht en input ledenbijeenkomst coalitie Goederenvervoer over Water Provincie Utrecht (dd 30 november 2022) Met plezier hebben we de Visie Stadswater gelezen (en gepresenteerd gekregen), en het doet de leden goed om te zien dat er een apart hoofdstuk / ambitie gewijd is aan goederenvervoer over water (logistiek/ondernemers-gericht). Echter valt ons ook op dat het merendeel van de Visie over recreatie gaat, en daarmee vooral een recreatieve focus heeft. Daarmee geeft deze Visie nog onvoldoende richting en zijn de daadwerkelijke consequenties & afhankelijkheden om deze Visie te realiseren nog onvoldoende belicht. En dat is onzes inziens een gemiste kans omdat, o De historie en de wijze waarop de (binnen)stad gebouwd is, juist gaat over de handelsstad met de basis van goederenvervoer over water o De ambitie: leefbaarheid & gezondheid juist ingevuld kan worden door de ruimte & mogelijkheden van het water te gebruiken o De andere uitdagingen van vandaag de dag waar deze stad en de regio voor staat - denk aan kwetsbare werven/kades, toenemende logistieke stromen en de enorme behoefte aan extra woningen- juist beantwoord kunnen beantwoorden met meer vervoer over water…immers is deze ruimte nog volop beschikbaar. Een Visie is de uitgelezen kans om daar een scherper vergezicht in te schetsen inclusief de consequenties / randvoorwaarden om naar dit vergezicht toe te werken. De Visie Stadswater levert bij Cityport of Utrecht en de leden van de coalitie de volgende verzoeken/vragen op (in willekeurige volgorde): 1. Expliciet onderscheid maken tussen recreatie & logistiek/goederenvervoer. Nu loopt dat in de Visie door elkaar heen en is niet duidelijk welke regels / mogelijkheden etc voor welke doelgroep gelden. Verzoek/vraag: kan de Visie hier expliciet onderscheid in gaan maken? - Water om op te varen = focus op logistiek / beroepsvaart - Water om op te recreëren / te sproten = focus op recreatie Aantal specifieke voorbeelden, inclusief verzoeken/vragen - Bij ambitie 4 (spreiden) wordt dit nu als totaal groep benoemd, echter vereist dat een onderscheid en mogelijk ook een andere aanpak (recreatie is nl seizoensgebonden en logistiek minder/anders): het gaat immers om het vinden van de juiste balans tussen de recreatie / logistiek / beroepsvaart. Verzoek/vraag: maak het onderscheid duidelijk en geef tevens aan dat	1. In paragraaf 3.3 onder ambitie 8 zullen we aangeven dat goederenvervoer een bevoorrechte positie heeft ten opzichte pleziervaart. Beroepsvaarders krijgen eerder een ontheffing om te mogen afmeren om te laden en te lossen. Als gemeente kijken we hoe we vanaf de oever maatwerk kunnen leveren om vervoer over water meer mogelijk te maken. Verder nemen we in paragraaf 4.1 een nieuw leidend principe op dat beroepsvaart boven pleziervaart gaat. Deze voorrangsregel geldt al op het water. Verder kan voor het nachtelijk vaarverbod en éénrichtingsverkeer Oudegracht een ontheffing worden verleend voor goederenvervoer en werkschepen. De maximum snelheid alleen voor goederenvervoer verhogen is niet mogelijk en onwenselijk gezien kleine recreatievaart en vele woonarken (golfslag). Eventueel zou snelheid op MWK tussen Noordersluis en Vaartserijn omhoog kunnen naar 6 km/u. Hierover zullen we met goederenvervoerders nadere afspraken moeten maken. 2. Dit is een Visie document. De doorvertaling van dit beleid en uitvoering krijgt vorm binnen het uitvoeringsprogramma Goederenvervoer. Dit geldt ook voor inkoop/aanbestedingen. Hier wordt al op samengewerkt, ook met de markt. 3. Visie is vooral bedoeld om ruimte te creeren voor goederenvervoer over water. Verder stimuleren zit bij andere thema's en bij het uitvoeringsprogramma Goederenvervoer. 4. Dit is uitvoering en dit gaat in een samenwerking met de markt. Gemeente stimuleert en faciliteert daar waar dat mogelijk is. 5. De Visie gaat verder dan alleen de binnenstad. De urgentie ligt wel voor een groot deel bij de binnenstad. Om het systeem voor goederenvervoer over water mogelijk te maken is ruimte nodig. Voor op- en overslag in en aan de rand van de stad. Dat we hier afhankelijk van zijn, weten we als gemeente. Wel ligt de uitvoering daarvan bij de markt. 5a. Hier wordt al aan gewerkt samen met de marktpartijen uit de intentieovereenkomst. 5b. Deze locatie is belangrijk voor de bevoorrading van Utrecht. Echter ligt deze haven grotendeels in Nieuwegein. Met deze gemeente zijn we in gesprek hoe beide samen kunnen. 5c. We kunnen als gemeente niet afdwingen dat (een deel) over het water gaat. Daar zal ook de markt zijn best moeten doen. De rol van de gemeente is dan om dit goed te faciliteren en te stimuleren. 6. De gemeente Utrecht zal zelf geen stadshub(s) en/of overslagpunten

		spreiden juist ook bedoeld is om ervoor te zorgen dat goederenvervoer voorrang heeft op recreatie - Daarnaast is een nachtelijk verbod (23u-7u) goed/logisch voor recreatie, maar niet toepasbaar op / uitvoerbaar voor beroeps/logistiek. Juist voor schoon & stil (goederen)vervoer moet je hiervoor ontheffing kunnen aanvragen / structureel inregeleld worden. *Verzoek/vraag*: nachtelijk verbod niet laten gelden voor schoon & stil goederenvervoer - Eenrichtingsverkeer idem dito: alleen voor recreatie. Dit zal echt een 'business case killer voor de markt van goederenvervoer zijn'": is namelijk kostenverhogend & niet efficiënt. Daarmee wordt de business case t.o.v. weg (nog) lastiger. *Verzoek/vraag*: eenrichtingsverkeer niet laten gelden voor schoon en stil goederenvervoer. - Snelheidsbeperking Voor specifieke vaarroutes (bv Merwede) i.c.m. emissieloze vaartuigen met lage/geen golfslag zal juist een hogere snelheid voor de beroepsvaart een kans kunnen zijn (kortere reistijd / lagere kosten). *Verzoek/vraag*: het onderzoeken van mogelijke aangepaste snelheden voor beroepsvaart 2. De intentieovereenkomst 'varen waar het kan, rijden als het moet', wordt wel degelijk benoemd, maar de kern en doorvertaling is onvoldoende / beperkt inzichtelijk gemaakt De kern van de intentieovereenkomst voor water gerelateerde plekken (= gehele binnenstad) dat in de binnenstad en de nabijheid van water in eerste instantie gevaren wordt, en als niet anders kan dan over de weg. En uiteraard zal de gemeente daarin het goede voorbeeld dienen te geven; als gebruiker, als inkoper en opdrachtgever/aanbesteder. Verzoek/vraag: het motto als leidraad nemen voor deze Visie inclusief de doorvertaling naar beleid etc. Verzoek/vraag: hoe neemt de gemeente vervoer over water mee in haar eigen inkoop/aanbestedingsbeleid (vooruitkijkend, maar ook met terugwerkende kracht)? (zodat ook daadwerkelijk emissievrij transport over water het 'wint' van traditioneel transport) 3. Ontbreken van stimulerende maatregelen voor (goederen)vervoer over water. Er staan nu veelal regels/richtlijnen in de Visie. Om het goederenvervoer (na al die jaren) terug te laten keren zijn ook stimulerende maatregelen nodig, denk hierbij aan subsidies / incentives. Verzoek/vraag: de Visie uitbreiden met maatregelen om juist de komende jaren de ondernemers / logistieke dienstverleners te gaan verleiden om goederen over water te gaan vervoeren. 4. Doorvertaling infrastructuur en last-mile Om goederenvervoer daadwerkelijjk schaalbaar en rendabel te maken is een breder systeem dan alleen vaarwegen nodig. Twee zaken die onontbeerlijk zijn - Een (hug)systeem van overslagpunten, inclusief bijbehorende faciliteiten (bv kraan / stroom etc).	gaan aanleggen. Het ontwikkelen van een bouwhub wordt aan de markt overgelaten. De gemeente probeert dit te faciliteren en te stimuleren. Hierover zijn afspraken gemaakt in de overeenkomst "Varen waar het kan, rijden als het moet" (paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 8.1). 7. Venstertijden en flexibele brugtijden zijn niet opgenomen in de Visie. Venstertijden betekenen een extra beperking en maakt goedereenvervoer over water nog lastiger en dus duurder. De brugtijden zijn afgestemd op wegverkeer (buiten de spits). Extra brugbediening dient zoveel mogelijk vermeden te worden want geeft vertaging voor weg- en vaarverkeer. Extra brugbediening geeft tevens overlast/herrie voor omwonenden. Om deze redenen nemen wij uw suggestie niet over. 8. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. Voor beroepsvaart (goederentransport) wil de gemeente vanaf 1 januari 2025 emissievrij verplichten. Beroepsvaart bestaat uit schepen van gemeente, commerciële bedrijfsboten voor logistiek en bouw en andere goederenvervoerders. Er geldt een uitzondering voor werkschepen van aannemers en varende woonschepen. Voor werkschepen is het streven om met ingang van 1 januari 2030 emissievrij varen te verplichten. Daarnaast blijven ontheffingen nodig voor grotere woonschepen op het Merwedekanaal die daar nu een ligplaats hebben, bijvoorbeeld in de Veilinghaven en varende woonschepen. Toestemming om af te meren voor laden en lossen van goederen zal alleen worden verleend aan schepen die emissievrij varen. Zie verder paragraaf 3.3 waarin het aangescherpte beleid voor alle type motorboten staat. 9. Wij voegen een extra leidend principe toe die luidt: goederenvervoer gaat voor op recreatie. 10. Ik zou graag onderzoeken of we een PPS constructie voor op het water kunnen maken. De gemeente blijft haar huidige taken Bierboot en Ecoboot (afval) uitvoeren per schip en heeft geen ambitie om extra activiteieten te ontplooien.

		- Faciliteiten en aansluiting op last-mile van water over weg Verzoek/vraag: in de Visie verwerken dat beiden expliciete randvoorwaarden zijn, en dat deze ook doorvertaald dienen te worden naar o.a. ruimtelijke invulling en (financiële) middelen. 5. De doorvertaling maken naar vereiste hubsysteem buiten / aan de rand van de (binnen)stad De Visie heeft de scope van de binnenstad, echter is het vereist dat er aan de rand van de stad een hubsysteem wordt ingericht. Immers is het binnenstad-microhub-systeem van geen enkele waarde als het groter hub-systeem eromheen niet ingevuld is. Verzoek/vraag: expliciet duidelijk maken wat de afhankelijkheid hiermee is, en daarmee de doorvertaling naar het grotere hubsysteem maken (immers wordt anders de ambitie van de binnenstad niet haalbaar) 3 specifieke locaties uitgelicht: 5a. LageWeide LageWeide is een belangrijke hub/schakel in dit systeem. Verzoek/vraag: hoe gaat de Gemeente Utrecht dit gebied inclusief ondernemers inrichten / stimuleren om goederenvervoer over water verder te gaan realiseren? 5b. Liesboschhaven Op dit moment staat voor 2030-2040 op de enige (stads)haven in Urecht (De Liesboschhaven) woningbouw gepland. Hiermee verliest het vereiste systeem van goederenvervoer over water de belangrijkste schakel naar weg & water. Verzoek/vraag: hoe gaat de gemeente zorgen/borgen dat deze locatie behouden blijft voor goederenvervoer over water? 5c. Merwede Merwede is ooit benoemd door de Gemeente Utrecht als ideale woonlocatie vanwege de ligging aan het water. Het zal zelfs een (kosten)voordeel opleveren in de bouwfase. Tot op heden is op geen enkele manier gebleken dat hiervoor vervoer over water wordt gefaciliteerd, sterker nog alles is gericht op vervoer over de weg. Daarbij is het belangrijk om te vermelden dat vervoer over water niet alleen een tijdelijke kans is (de bouwfase), maar juist in de fase van daadwerkelijke ingebruikname door de bewoners een ultieme kans biedt om voor bv Goederen / Afval de logistiek niet over de al erg volle wegen mogelijk te maken. Verzoek/vraag: hoe & wanneer gaat de Gemeente Utrecht de uitgesproken ambitie en dan specifiek voor Merwede faciliteren/ mogelijk maken? 6. Link met (circulaire) bouwhubs De gemeente heeft een ambitie uitgesproken op het realiseren van (circulaire) bouwhubs, en daarvoor zijn reeds specifieke locaties aangewezen (raadsbrief). Het vervoer over water is ideaal geschikt voor de bouw (massa/grootte/bulk). Verzoek/vraag: hoe is de link tussen deze Visie en de genoemde (circulaire) bouwhubs? Verzoek/vraag: op welke wijze & vanaf wanneer zal het gebruik van deze hubs voorgeschreven/	11.1 De vaardiepte van 1,5 meter bij + 0,58 NAP wordt overal gehaald, behalve op de Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht daar 1 m bij 0,58 NAP. 11.2 Nieuwe bruggen op Merwede kanaal worden inderdaad lager, maar beweegbaar, maar uiteindelijk niet lager dan de laagste brug op het Merwedekanaal, de Nelson Mandelabrug, enige uitzondering is de Muntbrug. Bij overige nieuwe bruggen geen beperking van de doorvaarthoogte op betreffende vaarweg. Met betrekking tot een werksessie met de raad is het aan de raad zelf om dit te agenderen. Het staat u vrij om raadsleden te benaderen om het belang van goederenvervoer onder de aandacht te brengen.

		leidend worden? 7. Venstertijden. Bij tijden ontbreekt nu het voorstel van de venstertijden (tijdvakken voor gebruikers) & brugtijden (meer flexibel). Verzoek/vraag: toevoegen van venstertijden en flexibele brugtijden, juist ten behoeven van stimuleren goederenvervoer. 8. Definitie emissievrij In het document ontbreekt nu een duidelijke definitie van emissievrij. Verzoek/vraag: wat is de definitie van emissievrij voor voertuigen, werkschepen en overslag middelen (bv kraan)? En hoe ziet het pad naar emissievrij eruit in de tijd voor goederenvervoer? 9. Leidende principes In de leidende principes staat geen enkel principe m.b.t. goederenvervoer (ondanks de uitgesproken ambitie). Eerder is gesproken over het principe dat goederenvervoer voorrang heeft op recreatie. Verzoek/vraag: het formuleren van een leidend principe m.b.t. goederenvervoer, en dan specifiek voor de (voorrangs_positie van goederenvervoer. 10. Rol van de gemeente Er wordt gesproken over samenwerken / stimuleren van de markt. Daarvoor is het ook vereist dat de gemeente zijn (verschilllende) rollen duidelijk gaat maken (beleid/handhaving/marktpartij). Het beeld is nu veelal zo dat als de gemeente ook een marktpartij is en blijft, de markt dit ziet als belemmerend/ concurrerend, en daarmee niet stimulerend. Verzoek/vraag: standpunt bepalen m.b.t. de (toekomstige) positie van de gemeente op de rol als marktpartij, met daarbij het nadrukkelijke verzoek dit te delen met de markt en zo in te richten dat zij dit als mogelijkheid zien om samen de markt van goederenvervoer over water te gaan vergroten. 11. Vaardiepte en brughoogtes Twee specifieke vereisten / randvoorwaarden voor de realisatie van deze Visie op goederenvervoer zijn niet benoemd. 1. Vaardiepte: minimaal 150cm 2. Brughoogtes: niet lager dan huidige bruggen Er spelen op dit moment een aantal ontwikkelingen (bv bruggen Merwede) waardoor vervoer over transport door te lage brughoogtes beperkt wordt / niet meer mogelijk is. Verzoek/vraag: hoe borgt de Gemeente dat dat mogelijk blijft? Wij vinden het belangrijk om te vermelden dat bovenstaande verzoeken/vragen bedoeld zijn om	

		de Visie nog explicieter richting te geven naar de kans die nu voor ligt om de waterstad Utrecht leefbaar en bereikbaar te houden door het gebruik te maken van het water. En wij zouden graag zien dat het juist in de Visie wordt verwerkt, want de Visie is de kans om een ingeslagen richting van vervoer over water echt te gaan realiseren (‘achteraf’ deze zaken nog toevoegen / specificeren is namelijk afgelopen jaren erg lastig en onnodig complex & tijdroven gebleken). Tenslotte willen wij graag het verzoek indienen om een ‘werksessie met de raad / technische sessie’ te organiseren om de ambitie van goederenvervoer over water in deze (en andere) Visie van de Gemeente Utrecht toe te lichten, te bediscussiëren en uiteraard te borgen. Bovenstaande verzoeken/vragen zijn wat ons betreft daar leidend in.	

75	Bewoner en ligplaatshouder	Geacht college, Onlangs presenteerde u de ‘Visie Stadswater’ op uw website DenkMee van de gemeente Utrecht. Graag maak ik hierbij gebruik van uw uitnodiging om schriftelijk te reageren en mijn Visie, als houder van een GU-vergunning voor een brandstof vaartuig voor de recreatieve vaart, te geven. Ik verzoek u vriendelijk de onderstaande punten te lezen en de voorgestelde verbeter- en veranderpunten zoveel mogelijk mee te nemen in de op te stellen reactienota. Mijn naam is .... Ik ben ongeveer vanaf 2004 in het bezit van een ligplaatsvergunning en zeker sinds 1998 ieder jaar op de gracht te vinden. Ik hoor dan ook tot een groep betrokken vaarders die alles hebben zien veranderen op het water, met name de laatste jaren. Ik heb bij het jaarlijkse schrijven van de gemeente Utrecht niets gelezen over de voorbereidingen voor een nieuwe Visie Stadswater. 1)Ik zou u willen vragen de bestaande vergunninghouders actiever te benaderen en te horen over deze voorliggende ‘Visie Stadswater’ omdat deze groep een duurzame binding heeft met de stad en duidelijk kan weergeven waar de wensen en verbeterpunten liggen voor allewatergebruikers. Dus ook de pleziervaarders en mensen met een kleinere beurs. Het water is immers van iedereen en verschaft veel plezier. Er is nu door een te klein aantal participanten, 7 van de in totaal 482 ligvergunninghouders, meegedacht aan de nieuwe Visie Stadswater. Ik vind het namelijk belangrijk dat de watersport toegankelijk blijft ook voor onze kinderen, net zoals wij dat vroeger laagdrempelig hebben kunnen ervaren. 2) Ik zou als inwoner en vergunninghouder graag zien dat in de nieuwe Visie meer rekening wordt gehouden met het feit dat de onlangs toegenomen drukte, overlast en vervuiling met name komt door de plastic ‘wegwerpboten’. En dat er gerichter beleid komt op overlast door passanten en toeristen. Ook ik ervaar overlast door afval en milieuvervuiling door achtergelaten plastic vaartuigen en de luidruchtige en vaak onervaren schippers op huurboten. Sinds eind jaren negentig ben ik watersporter en daarna in het bezit, of mede-eigenaar, van een grachtenbootje. Ook ik heb het de laatste 2 jaar drukker zien worden op het water. Tijdens de Corona periode hebben veel mensen een plastic wegwerpvaartuig gekocht. Het aantal plastic rubberboten, sups en kano's is explosief toegenomen. In het ‘Onderzoek gebruik Utrechts binnenwater’ door Mobycon in opdracht van de gemeente Utrecht is deze toename terug te lezen.	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 64.

		Met name het telrapport en de vergelijking naar bootsoort laten duidelijk zien dat de helft van de vaartuigen passanten zijn. De waterfietsen worden opgeteld bij de wegwerpboten en dat komt treffend terug in paragraaf 3.6.2 Vergelijking totaal niveau naar bootsoort uit het Mobycon tellingenrapport 2019-2022. https://denkmee.utrecht.nl/uploads/e27ac1e0-5beb-47e5-b68b-846c5bddbe2a/phase_file/file/4d3c1958-2390-4bf4-b300-30d090b83694/Visie_stadswater_Mobycon_tellingen_2019_tm_2022_23_sept_2022.pdf 3) Ik zie geen enkel probleem in de opgelopen wachttijden in de gracht en rondom de singel. Het in de waterVisie opgevoerde knelpuntenprobleem en de voorgestelde éénrichtingsverkeer maatregel op de Oudegracht mag wat mij betreft van tafel. Het oneindig heen en weer varen en de daarmee gepaard gaande eventuele wachttijden zijn juist onderdeel van het plezier en vermaak. Het is als watersporter heel aangenaam om in de vrije tijd op het water te zijn en deze kostbare tijd te kunnen doorbrengen met vrienden, familie en mede-watersporters. In deze 'wachttijd' ontstaan vaak leuke contacten met medevaarders. Het is een gezellige boel, juist omdat je een beetje moet samenwerken en communiceren. Dit hoort bij de charme van het water. Het zou zonde zijn dit weg te nemen door te veel onnodige regulatie. 4) Ik ben tegen het invoeren van vaartijden. Dit zou namelijk betekenen dat ik na 12 uur ‘s avonds mijn ligplaats niet meer kan bereiken om te kunnen lossen. Of er moet een ontheffing komen. Het is begrijpelijk dat bewoners die direct aan de gracht wonen een limiet willen aan de vaartijden i.v.m. geluidsoverlast. Het is echter zo dat eigenlijk alleen in de zomer, als het nog tot laat warm is, er tot laat gevaren wordt. Regelgeving zoals het verbieden van versterkte muziek na 24.00 zou hiervoor een oplossing kunnen zijn. 5) Ik ben tegen het voorgestelde plan over het uitfaseren en verbieden van brandstof boten op het Utrechtse stadswater en het voorgestelde verbod op brandstof varen op de Kromme Rijn vanaf 2025. Wij wonen in Utrecht als doorvoerhaven met de Oudegracht en Singel als vaarverbinding. Amsterdam is bijvoorbeeld met zijn grachten in het centrum een plezierhaven zonder doorvoer. Bovendien beperk je de overgebleven 145 ligplaatsvergunninghouders met een brandstofmotor in het uitoefenen van hun hobby. Deze 145 boten zijn vaak gewoonweg te zwaar of te ongeschikt om de overstap te kunnen maken. In het vastgoed bijvoorbeeld kunnen ook niet alle woningen van het gas af. Met dit voorstel worden vaarders verplicht om én een nieuwe motor en een nieuwe boot te	

		kopen. Niet iedereen heeft het geld om over te stappen op elektrisch. Pleziervaart wordt zo een elitesport. 6) Ik zou graag zien dat er een ontheffing komt voor de huidige klassieke plezierboten die ook na jarenlange hogere ligplaatskosten en verbeterde elektrificering niet in staat zijn om elektrisch te worden aangedreven. De 145 boten zijn vaak tientallen jaren oud en worden met grote zorg in de vaart gehouden en zijn inmiddels geheel klimaatneutraal. Het brandstof verbruik is minimaal. Ik zelf verbruik ongeveer 20 liter brandstof per vaarseizoen. De grote vervuilers zijn de grote boten zoals de commerciële rondvaartboten die het hele jaar varen en dat ook nog op diesel. Ook de passanten moeten niet de reden zijn dat de inwoners van Utrecht niet meer op kleine schaal brandstof aangedreven motoren kunnen gebruiken. Het aandeel vaarbewegingen door bewoners met een GU sticker is bovendien klein en zit tussen de 2% en 5% van de totale vaarbewegingen. De uitstoot door brandstofmotoren door GU sticker houders is daarom verwaarloosbaar klein in Utrecht. Ook zijn er praktische bezwaren aan elektrische motoren. Stel je kunt met 1 zware accu 2 uur varen. Een rondje langs de singel duurt al 1,5 uur. Op een mooie zaterdagmiddag ben je makkelijk 4 uurtjes op het water. Dat betekent dat je sowieso twee accu pakketten nodig hebt voor een leuke middag. Dan kom je al uit op en investering van enkele duizenden euro’s. Bij het elektrificeren van sloepen praten we over investeringen van boven de 10.000 euro. Accu's zijn bovendien diefstalgevoelig. Dat betekent dat deze zware accu's met de auto gehaald en gebracht moeten worden voor en na het varen. Het betekent veel extra werk en ongemak voor een hele kleine milieuwinst. 7) Tot slot hebben de brandstof vergunninghouders er in de afgelopen jaren in de vorm van de extra heffing enorm bijgedragen aan de vergroening. Het liggeld van €515,- euro per jaar is enorm en bijna 3 maal zoveel als een emissieloze ligvergunning. Een jaarlijkse parkeervergunning voor een brandstofauto in het hartje van de stad is momenteel goedkoper. De 145 overgebleven brandstofboten kunnen dus niet anders en het zou mooi zijn als ze voor deze heffingen eens worden beloond. Op deze manier kan een belangrijk deel van de klassieke pleziervaart worden behouden voor de stad en toekomstige generaties. Ik wil u danken voor de mogelijkheid om te reageren en ik ontvang graag een ontvangstbevestiging van dit schrijven. Graag vraag ik u om mij in toekomst op de hoogte te houden van verdere ontwikkelingen,	

		bijeenkomsten en vergaderdata aangaande de ‘Visie Stadswater’ PS Mijn buren op het water delen dezelfde informatie achterstand en zullen voor een groot deel de bovenstaande redenen opvoeren om aan te geven dat wij ons de afgelopen jaren niet gehoord voelen en daarom nu aan de bel trekken.	

76	Bewoner veilinghaven	Reactie op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht Geacht College, Als bewoners van één van de woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast. **Veiligheid.** De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze schepen zijn varende monumenten; specifiek varend. Het varend zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politiereglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrijgekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. De activiteiten zijn simpel weg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Direct buiten de haven op het Merwedekanaal is er het fenomeen het "brug-springen" vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren en het behoeft geen betoog dat dit levensgevaarlijk is, het is wachten op een ernstig ongeluk. In de Visie staat dat er bordjes op de brug zijn geplaatst, maar dat is niet zo. Een veiligheidsaspect wat tot slot ook genoemd moet worden is dat het grasveld ten zuiden van de havenmonding een officiële honden-uitlaatplek is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide lijkt ons en no-go. In de Visie zijn meerdere woonschepen met officiële ligplekken (eigendom aangekocht van de gemeente Utrecht nota bene) "vergeten", in de afbeelding hieronder toegevoegd in het oranje.	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 56.

		Daaronder nog een google Deze historische schepen zijn maritiem erfgoed (vergelijkbaar met Rijksmonument) en zijn zeer beperkt manoeuvreerbaar en dus niet wendbaar. **Overlast** Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote zorgen. We zien de haven de laatste jaren zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt. *alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio's versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het zelf ook: lawaai draagt sterk over water. Daarnaast zal het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in de overlast alleen maar vergroten. *het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand). De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel. Ook de steiger bij onze havenloods is een deel van het jaar bewoond, wanneer onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip. * steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag. * er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van "terreur", waarbij de politie moest worden ingeschakeld. *op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door druggebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken.	

		* de gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten. * gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen. Havens en kommen met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen! Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven verminderen en de overlast ook. Uit de Visie Stadswater: P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (…) de gevolgen voor omwonenden. P. 36: 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. Uitgangspunt College: "zorgvuldige afstemming met omwonenden". Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken. Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd. Gezien de plannen van de gemeente m.b.t. de Veilinghaven willen wij als scheepsbewoners vanaf nu nauw bij de planvorming betrokken worden. Nog even ter informatie: Folder ontwikkeling Veilinghaven https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen Regelgeving omtrent zwemmen in openbaar vaarwater	

		https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens. https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&boete_tree=21981%2C21913&Linked=W+181+d	

77	Varen in Utrecht.nl	Geachte college, Bij deze dien ik mijn zienswijze in met betrekking tot de Visie Stadswater. Sinds 2003 ben ik ondernemer en verzorgt mijn bedrijf “Varen in Utrecht.nl” rondvaarten door de grachten en singels van Utrecht. Het kantoor van mijn bedrijf is gevestigd in een werfkelder aan de Oudegracht 175 W t.h.v. de op- en afstaplocatie nabij de Gaardbrug. We hebben aan de wal geïnvesteerd in noodzakelijke faciliteiten, zoals ontvangstruimte, toiletvoorzieningen en opslagruimte voor o.a. afval en benodigdheden voor onderhoud en catering voor de boten. Afval wordt afgevoerd door de gemeentelijke afvalboot en dranken aangeleverd via de Stroomboot van de gemeente. Varen in Utrecht.nl is in het bezit van vergunningen voor open passagiersschepen en rondvaartboten. Daarnaast varen wij sinds 2010 ook met een historische salonboot uit 1908. Zelf ben ik bij alle onderdelen van het participatie traject betrokken geweest en nu de Visie er ligt, valt me op dat de gemeente in zoemt op de onderwerpen/plannen die zij vooral zelf willen realiseren. De gemeente wil door het invoeren van maatregelen waarvan de effecten niet onderzocht zijn grip houden op de rondvaart. Verder is geen enkele uitleg gegeven hoe de beoordelingscommissie binnen de projectgroep functioneert. Wat is wel of niet kansrijk? Erg teleurstellend, ondanks dat de Visie ook positieve elementen bevat. Verder zijn er slechts 2 rondvaartondernemers betrokken bij het participatietraject. Pas in een veel later stadium (concept Visie was al geschreven) zijn de overige ondernemers uitgenodigd om hun mening te geven. Waarschijnlijk ingegeven door het recent uitgebrachte rapport van de rekenkamer Utrecht waaruit nog maar eens duidelijk uit blijkt dat de gemeente nog een lange weg te gaan heeft om een participatietraject goed te laten verlopen. Het lijkt erop dat de mening van bewoners belangrijker wordt geacht dan van de andere belanghebbenden, zoals bijvoorbeeld de ondernemers. Onder de ondernemers is veel weerstand tegen het openbaar maken van exclusieve op- en afstaplocaties, beperken in tijd van de vaste ligplaatsvergunningen, het jarenlang uitblijven van handhaving, de wijze waarop de transitie verloopt tot verduurzaming van de passagiers en rondvaartboten, het ontbreken van de noodzakelijk infrastructuur hiervoor en het instellen van het eenrichtingsverkeer op de Oudegracht. Hieronder volgt de toelichting op een aantal punten uit uw concept-Visie waarbij de belangen van mijn bedrijf en het rondvaartproduct in het algemeen ernstig geschaad worden. De vragen zijn genummerd en ik verzoek u dringend hier inhoudelijk op te reageren. 3.3 Water om op te varen 7.1 Verdelen van de openbare op- en afstapplekken over de exploitanten waardoor de Oosterkade wordt ontlast als gewilde locatie voor passagiers. U geeft aan dat de overlast aan de Oosterkade toegeschreven kan worden aan de grote groepen passagiers t.h.v. de populaire op- en afstaplocatie voor verhuur, rondvaart en passagiersschepen. Echter uit Gemeentelijke verslagen blijkt dat overlast bij de Oosterkade al jarenlang bestaat en niet alleen gerelateerd kan worden aan de rondvaart-exploitanten. Sinds de	Fijn dat u als Utrechtse vaarondernemer bij de start van de Visie stadswater betrokken was en bij alle participatiebijeenkomsten aanwezig was. Zoals in paragraaf 2.6 van de Visie staat zijn 68 verschillende verbetermogelijkheden tijdens 3 stadsgesprekken ingediend. De beoordeling van de projectgroep van de gemeente staat in het participatieverslag (zie Denkmee site). De effectiviteit en de technische uitvoerbaarheid is voor iedere ingebracht verbetermaatregel beoordeeld en gescoord. Daarvan zijn 32 van de 68 verbetermogelijkheden kansrijk en opgenomen in de Visie onder hoofdstuk 4. In totaal zijn in de Visie 48 verbetermogelijkheden opgenomen. 32 van de 48 verbetermogelijkheden komen uit de participatie. U beeld dat dit alleen wensen zijn van gemeente klopt dus niet. Hieronder puntsgewijze onze korte antwoorden op uw 24 vragen: 1. Ja dat beeld delen we. De overlast bij de Oosterkade komt niet alleen van passagiers die van rondvaart komt. 2. Ja dat zal bijdragen maar zal gezien het aantal mensen tijdens drukke zomerdagen in 2022 niet voldoende zijn. De gemeente verwacht dat door het beter verdelen van de openbare op- en afstapplekken over de exploitanten de Oosterkade verder wordt ontlast. 3. De havendienst van de gemeente heeft in 2022 meerdere gesprekken en brieven gestuurd aan de bootverhuurders die overlast veroorzaken. Helaas heeft nog niet met gewenste resultaat. In de Visie zetten we in op extra handhaving vanaf het water (verbetermogelijkheid 11.3) met als doel om overlast te voorkomen en ervoor te zorgen dat iedereen het plezierig heeft op en rondom het water. 4. Afgelopen jaren heeft de gemeente enkele faciliteiten gerealiseerd. Op Weerdslluis en Oosterkade zijn Dixis en afvalbakken geplaatst. 5. Per 1 januari 2023 zijn totaal 286 exploitatievergunningen uitgegeven. Deze zijn als volgt verdeeld: 229x verhuurboten type 1 (SUP, kano en waterfiets), 19x verhuurboot type 2 (fluisterbootjes), 10x rondvaartboten en 28x passagiersschepen. 6. De termijn voor bepaalde tijd is nog niet bepaald. We denken nu inderdaad aan een periode van vijf jaar. Via een nog uit te werken procedure kan elke belanghebbenden reageren op een vrijgekomen ligplaats. Er staat in paragraaf 3.3 onder verbetermogelijkheid 7.4 dat we dit via loting zullen doen. Deze zin zullen we schrappen. De uitwerking van de procedure zal zorgvuldig worden afgestemd met u en

		opening in 2013 van het “plankenstrandje” zijn er meldingen van overlast. Er is dus sprake van een stapeling van overlast van verschillende bezoekersgroepen van de Oosterkade en niet alleen door passagiers voor de rondvaart. Daarnaast blijkt dat bestaande en alle nieuwe exploitanten door de Havendienst zijn verwezen naar deze nieuwe op- en afstaplocatie. Veel exploitanten (ook degene die eerder verantwoordelijk waren voor de overlast op andere locaties) gebruiken deze kade. Gezien de problemen die eerder speelden bij de op- en afstaplocatie bij het Hooghiemstraplein, Wittevrouwensingel en Gaardbrug, had de gemeente kunnen voorzien dat er op deze locatie ernstige problemen zouden ontstaan. Het plaatsen van vuilcontainers en een Dixi lost de problemen niet op. Bij een totale afmeerverbod voor de Oosterkade zal overlast zich verplaatsen naar andere locaties. Vraag 1. Erkent de gemeente dat de overlast aan de Oosterkade niet alleen van passagiers van de rondvaart komt? Maar ook door bezoekers van de talrijke Horecazaken, gebruik steiger als plankenstrandje en komst van het NS Station. Vraag 2 Ziet de gemeente ook in dat het openhouden van de Oosterkade met extra voorzieningen aan de wal juist ook een deel van de oplossing van het overlast probleem kan zijn? Vraag 3. Het blijkt dat slechts 2 a 3 bootverhuurders voor 80 % van de overlast zorgen. Waarom wordt er na al die jaren op het gebied van handhaving nog steeds geen “lik op stuk” beleid gevoerd? Vraag 4. Waarom is er n.a.v. de jarenlange verzoeken nog steeds geen enkele concrete toezegging op het gebied van extra handhaving en extra faciliteiten (toiletvoorzieningen, afval opslag) voor de rondvaart? 7.3 Huidige ligplaatsvergunning voor exploitanten omzetten van onbepaalde tijd naar bepaalde tijd. Het omzetten van de huidige 37 ligplaatsvergunningen voor onbepaalde tijd naar bepaalde tijd (u geeft zelf aan 5 jaar) kan voor bedrijven die de investeringen nog niet hebben terugverdiend, het einde van het bedrijf betekenen. Gezien de huidige interesse zal de vraag naar een vergunning bij een nieuwe uitgifte van ligplaatsen d.m.v. een loting enorm zijn. De kans om te worden ingeloot is dan zeer gering. Bedrijven die voor 1 november 2024 moeten elektrificeren dringen al geruime tijd aan om duidelijkheid op dit onderwerp en de uitgifte procedure. Mijn bedrijf heeft hier eerder al een zienswijze voor ingediend, die tot op heden onbeantwoord is gebleven. Er zijn meer ondernemers die hier mee te maken hebben, sinds 2015 laat u deze ondernemers in onzekerheid. In uw Visie blijft dit ook vaag. Vraag 5: Hoeveel exploitatievergunningen zijn er op dit moment totaal uitgegeven, verdeeld naar passagiersboten, rondvaarboten en motorisch aangedreven verhuurboten? Vraag 6: De huidige ligplaatsvergunningen worden omgezet naar bepaalde tijd, hoe wordt deze nieuwe termijn berekend? Vraag 7: Nog 11 van de huidige ligplaatsen van exploitanten worden ingenomen door boten met een dieselmotor. Volgens de beleidsregel moeten zij vanaf november 2024 allemaal emissie loos	andere exploitanten die ligplaatsvergunningen hebben voor onbepaalde tijd. Zie ook ons antwoord in paragraaf 2.4. 7. Vanaf november 2024 moeten alle exploitanten inderdaad over op emissievrij. Zie verder punt 6. 8. Deze brief van 15 maart 2022 met kenmerk 9867376 is verstuurd. 9 Ja, het verstrekken van vergunningen voor onbepaalde tijd die schaars zijn is juist niet juridisch houdbaar. Op basis van inschatting door de Havendienst is tot genoemde aantallen gekomen. Zie ook ons antwoord in paragraaf 2.4. 10. De vraag vanuit de exploitanten lijkt zich nu meer te richten op ligplaatsen voor verhuurboten en passagiersschepen. 11. Bij het aanwijzen van deze nieuwe locaties zal er budget beschikbaar moeten komen voor de realisatie van deze faciliteiten. Hiervoor stellen we een uitvoeringsprogramma op. Zie verder paragraaf 4.1. 12. De locatie van ligplaatsen bij jachthaven De Klop zijn nog niet bepaald. 13. a en b De nadelige gevolgen voor bedrijven die vergunning voor onbepaalde tjid verliezen zijn duidelijk maar onontkoombaar door juridische verplichting. Dit geldt ook voor waterfietsen en kano’s. 14. Bedankt voor uw suggestie. Extra op- en afstapplaatsen op de Oudegracht kunnen inderdaad helpen bij spreiding. 15. De verwachting is van niet. Tijdens de drukke zomerdagen in de binnenstad tellen we gemiddeld 40 rondvaartboten en 30 passagiersboten. Dat is op het totaal circa 7% (zie tabel 3). 16. De ontheffing van uw salonboot Catherina voor een ligplaats is verlopen. Zie verder punt 17 hoe we hier mee willen omgaan. 17. We hebben het voornemen om uw huidige ligplaatsvergunning voor Catherina te formaliseren. Met uw salonboot Catherina mag u dan ook ligplaats nemen bij de Oosterkade die speciaal voor historische vaartuigen zijn bedoeld. Dus u kan net zoals andere historische vaartuigen hier liggen. We nemen contact met u op om hierover nadere afspraken te maken. Voor de duidelijkheid met deze ligplaatsvergunning mag u niet uw salonboot verhuren. Voor de Catherina heeft u sinds 2016 geen exploitatievergunning meer. Om in aanmerking te komen voor een nieuwe exploitatievergunning moet uw boot emissievrij zijn. 18. Nee de keuze is al gemaakt. Voor passagiersvaart bestaat al vanaf 2016 gemeentelijk beleid rond emissievrij varen. Voor

		zijn. Wordt er rekening gehouden met de terugverdientijd (10 jaar in Utrecht) bij de omzetting naar bepaalde tijd? Vraag 8: De ondernemers van deze vaartuigen zouden een brief van de Gemeente ontvangen, deze lag in maart 2022 al voor ondertekening klaar. Wanneer krijgen zij hier duidelijkheid over? Vraag 9. Sommige van de 37 vaartuigen hadden al een ligplaatsvergunning voordat het limietenstelsel is ingevoerd. Ondernemers van 8 vaartuigen van de 37 vaartuigen hebben in 2007 hun recreatie ligplaatsvergunning ingeleverd voor een exploitatievergunning. De ingeleverde ligplaatsvergunning was voor onbepaalde tijd afgegeven. Deze vaartuigen kunnen op termijn bij uw plannen de ligplaatsvergunning kwijtraken en hierdoor ook hun mogelijkheden om het vaartuig te exploiteren. Is dit juridisch wel houdbaar? 7.4 Nieuwe ligplaatsen aanwijzen voor 12 verhuur fluisterbootjes en 5 tot 10 passagiersschepen. De aantallen in tabel 8 lijken niet te kloppen, er zijn op dit moment meer dan 5 rondvaartboten die gebruik maken van een recreatieligplaatsvergunning en er zijn ook meerdere verhuurboten die op deze wijze rondvaren. Vraag 9: Hoe is de berekening voor de gewenste uitbreiding voor de afzonderlijke categorie vaartuigen tot stand gekomen? Vraag 10: Waarom komen er geen extra ligplaatsen voor rondvaartboten (bemand, maximaal 12 passagiers)? Er is hier namelijk veel behoeft aan. Vraag 11: Welke garantie is er dat de genoemde voorzieningen (toilet, afvalbakken, fietsparkeerplaatsen) er ook echt komen de nieuwe locaties? Vraag: 12: Bij Jachtwerf de Klop zijn alle huidige ligplaatsen verhuurd en is er ook een wachtlijst. Waar zijn daar de nieuwe ligplaatsen gepland? Overigens is er in Amsterdam al jarenlang een discussie gaande over de exploitatievergunningen en de ligplaatsvergunningen. in Amsterdam was er (anders dan in Utrecht) een noodzaak tot limitering van het aantal exploitatievergunningen vanwege de drukte op het water en in verband daarmee worden exploitatievergunningen verleend voor bepaalde tijd. Dit wil echter niet zeggen dat de ligplaatsvergunningen van hand tot hand gaan. Daar wordt onderscheid gemaakt in 3 soorten ligplaatsen: • Ligplaatsen die niet horen bij een (semi) exclusieve op- en afstapplek • Ligplaatsen die horen bij een (semi) exclusieve op- en afstapplek • Ligplaatsen aan privéterrein Voor ligplaatsen bij op- en afstapplekken geldt dat een ligplaatsvergunning alleen wordt verleend aan een gebruiker van deze op- en afstapplekken. Zie: https://vaarvergunningen.amsterdam.nl/#ligplaatsen De beleidsregels, (zie bijlage 2) zijn niet van toepassing op een aanvraag voor een ligplaatsvergunning voor een passagiersvaartuig op een exclusieve afmeerplaats, waarvoor een huurovereenkomst met de gemeente is gesloten. Voor (een deel van) deze	passagiersschepen is de afspraak dat deze boten per november 2024 emissievrij zijn. Vanwege de coronatijd hebben de ondernemers twee jaar extra gekregen om naar emissievrij te gaan. De gemeente maakt alleen een uitzondering voor varende woonschepen op het Merwedekanaal en Veilinghaven. Deze historische woonschepen, zoals bijvoorbeeld bij Veilinghaven liggen, worden niet verhuurd, varen een paar keer per jaar en varen dan gelijk de stad uit. De gemeente verwacht precedentwerking als we een exploitatievergunning geven voor historische rondvaartboten met een brandstofmotor zoals uw salonboot Catharina. Dit soort historische boten komen vaker voor in Nederland. Als we hier als gemeente een uitzondering op maken zetten we de deur open voor het verhuren van meer commerciële vaartuigen met een brandstofmotor. Dit is ongewenst omdat de gemeente emissievrij varen wil verplichten voor passagiersvaart (commercieel) en beroepsvaart (goederentransport) vanaf 1 januari 2025. Zie ons aangepaste beleid rond emissievrij varen onder ambitie 9. 19. Voor passagiersvaart is er geen specifieke subsidieregeling voor de transitie van brandstof naar emissievrij. Wel heeft de gemeente een algemene subsidieregeling over duurzaamheid. U kunt een open aanvraag sturen. Ga naar deze site de onderste link: https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/subsidiehulp/milieu-en-duurzaamheid/ 20. Ja, bij het opnieuw uitgeven van ligplaatsen zal de gemeente ook zorgen voor benodigde zoals laadpalen. 21. Ja in de modelberekening van Mobycon is het aantal getelde vaarbewegingen op de aangegeven punten gebruikt. Zeer waarschijnlijk kwamen vaartuigen, bijvoorbeeld rondvaartboten, op een dag meerdere malen langs bij een telpunt. Sommige vaartuigen zullen dus meerdere keren op een dag geteld zijn. Dat doet niets af aan de werkelijke drukte die gemeten is. In tabel 2 en 3 staan het totaal en gemiddeld aantal getelde vaartuigen op een warme zomerdag. In tabel 3 staat bij rondvaartboten dat er gemiddeld 40 rondvaarboten zijn geteld. Dit kunnen dus 20 verschillende rondvaartboten die op die dag 2x een rondje binnenstad hebben gevaren. Dit zullen we verduidelijken in deze paragraaf. De titel van tabel 3 zullen we wijzigen naar het gemiddeld aantal getelde vaartuigen. Verder passen we de tekst aan op 30 aan onder de categorie passagiersschepen met schipper. Het gaat om circa 3% van het totaal aantal vaarbewegingen die we op een drukke dag tellen.

		passagiersvaartuigen kan namelijk tijdens het sluiten van een huurovereenkomst met de gemeente een ligplaatsvergunning worden aangevraagd op die exclusieve afmeerplaats. Voor de overige gevallen geldt dat er een regeling in de beleidsregels staat voor behoud van de ligplaatsen. Een onderneming aan wie een ligplaatsvergunning is verleend die binnen een periode van twee jaar verloopt kan een aanvraag voor een ligplaatsvergunning indienen voor dezelfde ligplaats, indien voor hetzelfde passagiersvaartuig opnieuw een exploitatievergunning is verleend. In toelichting op de de beleidsregels aanvragen en verdelen ligplaatsen passagiersvaartuigen is dit als volgt toegelicht: Vanuit het oogpunt van efficiëntie maakt het college het mogelijk dat ondernemingen hun huidige ligplaats kunnen behouden, mits zij voldoen aan de hierboven genoemde voorwaarden. Het verplicht moeten verhuizen zodra een ligplaatsvergunning afloopt, heeft impact op de bedrijfsvoering en weegt volgens het college niet op tegen de belangen van overige gegadigden om ook aanspraak te kunnen maken op deze ligplaats. Het college acht dit niet proportioneel en beschouwt dit als ondoelmatig en als onnodig bezwarend voor ondernemingen. Er worden immers ligplaatsen verdeeld onder alle aanvragers en er zijn ook ligplaatsen beschikbaar in jachthavens. Op deze manier maakt iedereen voldoende kans op een ligplaats. De gemeente Amsterdam laat op dit punt de belangen van de zittende ondernemers prevaleren en dat zou de gemeente Utrecht ook moeten doen. 7.5 Openbare op- en afstapplekken voor passagiersschepen en rondvaartboten langs de Oudegracht. Op pagina 56 geeft u aan dat de huidige op- en afstapplekken voor passagiersschepen en rondvaartboten langs de Oudegracht worden bestemd voor alle ondernemers die een exploitatievergunning hebben. Een ingreep die in praktijk tot meer drukte en enorme problemen zal leiden. Naast dat dit de kwaliteit van de totale rondvaart in Utrecht niet ten goede komt, zal de onderlinge spanningen tussen de ondernemers weer op scherp worden gezet. Op de exclusieve op- en afstaplocaties aan de Oudegracht is beperkte ruimte voor 1 of 2 boten om op hetzelfde tijdstip aan te leggen. Deze locaties zijn nu al overbelast. Reguliere en rondvaarten op afspraak waarvan jaarlijks meer dan 150.000 passagiers gebruik maken bij de locaties Viebrug en Gaardbrug, kunnen door deze nieuwe ingreep in praktijk niet meer uitgevoerd worden. Er kan immers op ieder moment van de dag een boot van andere exploitant liggen. Er kunnen op de Oudegracht op het vaarwater voor deze locaties ook wachtrijen van boten ontstaan. Daarnaast hebben de huidige exploitanten op deze exclusieve locaties geïnvesteerd in eigen voorzieningen (kantoor, kassa, toiletten, ontvangst en opslagruimte voor afval e.d) die noodzakelijk zijn om hun diensten aan te bieden op een niveau dat we in Utrecht mogen verwachten. In het verleden zijn er overlast problemen geweest bij de Gaardbrug en die zijn in 2015 opgelost juist door het exclusief maken van deze locatie via de Beleidsregel “Besluit tot aanwijzing opstapplaatsen in de Oudegracht” voor een beperkt aantal ondernemers. De overlast bij de Oosterkade is een voorbeeld van hoe het gaat worden als de populaire locaties aan de Oudegracht voor alle	22. De gemeente wil vasthouden aan het eenrichtingsverkeer maar wel anders dan tijdens de inspraak voorgesteld. We passen de Visie aan wat de betreft de periode. Eenrichtingsverkeer geldt alleen van juni t/m augustus en niet meer het hele jaar. Tussen deze zomermaanden is het druk met boten op het water. Ook wil de gemeente het eenrichtingsverkeer de komende jaren nog niet invoeren. We hebben berekend dat er een knelpunt ontstaat bij de Stadshuisbrug bij een toename van 50% meer boten op een drukke zomerdag. Ten westen van de Stadhuisbrug ligt het rak, dus tot en met de de volgende brug, als eerste helemaal vol met wachtende boten. Een veilige en vlotte doorvaart komt dan in het geding. De gemeente wil het eenrichtingsverkeer kunnen invoeren als we dit punt bereikt hebben. We zitten nu nog niet op dit punt en verwachten dat we de komende jaren dit punt nog niet bereiken. De gemeente vind het niet wenselijk om éénrichtingsverkeer alleen op drukke dagen of tijdens bepaalde tijdsvensters in te voeren. Ook willen we geen uitzondering maken voor specifieke doelgroepen zoals verhuurbootjes en rondvaartboten. Meerdere uitzonderingen op de regel leidt tot onduidelijkheid waardoor kans groot is dat niemand zich aan het eenrichtingsverkeer houdt. 23. Het weren van alleen grote vaartuigen op drukke zomerdagen is niet uitvoerbaar. 24. Adviesroute om Oudegracht te mijden en over de stadsbuitengrachten te varen is op een optie. De gemeente vindt het instellen van eenrichtingsverkeer een beter alternatief omdat meer mensen kunnen genieten van de Oudegracht. Tot slot staan in uw inspraakreacties opmerkingen over emissievrij varen en schaarse rechten van ligplaatsen. In paragraaf 3.3 van de Visie stadswater onder ambitie 9 kunt u het aangepaste beleid voor emissie vrij varen voor verschillende type motorboten lezen. Onder inspraakreactie 79 kunt u bij ons antwoord lezen over schaarse rechten.

		exploitanten toegankelijk worden. Een beter idee is het uitbreiden van de locaties (ook op de Oudegracht) en overleg met de exploitanten voor de verdeling van deze locaties. Er is op dit moment overigens al een openbare op- en afstaplocatie aan de Oudegracht bij de Viebrug waarvan gebruik kan worden door alle passagiersschepen en rondvaartboten. Verder lees ik nergens terug dat de opstaplocatie voor de kano en waterfiets gedeeld hoeven te worden. Vraag 13 a: Zijn de nadelige gevolgen van de hierboven omschreven ingreep goed in kaart gebracht en besproken in de beoordelingscommissie? b: waarom geldt deze maatregel niet voor de waterfietsen en kano's? Vraag 14: Waarom geen extra op- en afstaplocaties op de Oudegracht tussen de Hamburgerbrug en Vollersbrug. Bijvoorbeeld bij kelders waarvan de Gemeente eigenaar is en deze door de ondernemers gebruikt kunnen worden voor toiletruimte en opslag ed. Vraag 15: U wilt dat het minder druk wordt op de Oudegracht, maar wil wel de huidige locaties openstellen voor alle passagiersschepen en rondvaartboten. Wordt hiermee niet het tegenoverstelde bereikt? Ambitie 9. Stimuleren schoon en stil vervoer over water Alle exploitanten worden door de gemeente verplicht om vanaf november 2024 emissievrij te varen. Er zijn uitzonderingen voor werkschepen van aannemers en varende woonschepen. Er zijn nog 11 boten van exploitanten die aangedreven worden door een fossiele brandstofmotor. Waarvan onze salonboot er 1 van is. In het participatie traject heb ik opnieuw aandacht gevraagd voor een ontheffing voor Varend Erfgoed. Onze salonboot Catharina is in 1908 in Nederland gebouwd en heeft nog een fossiele brandstofmotor. Het verbruik van brandstof is erg laag, jaarlijks maximaal 50 tot 75 liter. Catharina heeft een A-status bij de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) en is ingeschreven bij de behoudsvereniging Oude Glorie (VBOG). De salonboot wordt commercieel ingezet om het onderhoud te kunnen financieren en het behoud van de boot te waarborgen. Het ombouwen van dit type salonboot is niet realistisch en economisch gezien onrendabel. Het zou verder afbreuk doen aan de cultureel historische waarde, daarnaast verliest zij haar A-status binnen de FVEN en anderzijds kan de investering (ook op langere termijn) niet terug verdiend worden. Verder is er tegenwoordig ook blauwe diesel/ HVO voorhanden, waardoor de uitstoot met 90% wordt teruggebracht. Op dit moment worden door de FVEN/VBOG ook gesprekken gevoerd via de Mobiele Collectie Nederland (MCN) met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten om binnen gemeentes te komen tot een uitzonderingsregel (oldtimersregeling) voor Varend Erfgoed. Vraag 16: Kan er gezien bovenstaande alsnog een ontheffing komen voor onze salonboot Catharina, zodat deze gelijkgesteld word aan de schepen die nu op een historische ligplaats liggen. Vraag 17: Onze salonboot is door de gemeente in een eerder stadium formeel erkend als varend erfgoed en voldoet aan de eisen voor het gebruik van de ligplaatszone voor historische schepen. Daar is ook een ligplaats voor aangewezen aan de Oosterkade, echter is de vergunning niet verlengd ondanks eerdere toezeggingen. Kan deze ligplaatsvergunning alsnog verlengd	

		worden? Vraag 18: De overgangstermijn voor verduurzaming van de exploitanten die meerdere boten hebben varen is te kort. 2030 zou eerder haalbaar zijn dan 2024. Is een gefaseerde overgangsregeling mogelijk? Vraag 19: Kan er een lokale subsidieregeling komen om de gewenste transitie te stimuleren? Vraag 20: Komen er op alle ligplaatslocaties voor de exploitanten oplaadpunten? Ambitie 12. Aanpakken van nautische knelpunten op het water. U geeft aan op termijn eenrichtingsverkeer te willen invoeren op de Oudegracht. Met als doel om te voorkomen dat er op drukke dagen wachtrijen kunnen ontstaan bij knelpunten zoals de Stadhuisbrug en Ledig Erf. Boten mogen dan het hele jaar door alleen nog van noord naar zuid varen. Uit een verkeersonderzoek van Mobycon blijkt dat dit de meest effectieve maatregel zou zijn. U geeft aan dat er op een warme zomerdag gemiddeld 1000 vaartuigen geteld worden, zie ook tabel 2 op pagina 27 welke het aantal gemiddeld getelde vaartuigen aan geeft op verschillende warme zomerdagen van 2019 t/m 2022. Op de Oudegracht zijn door Mobycon op 3 verschillende locaties tussen 09:00 en 22:00 uur op verschillende dagen tellingen verricht. Uit het rapport van Mobicon blijken de vaarbewegingen t.h.v. de Zandbrug, Stadhuisbrug en Bijlhouwersbrug geteld te zijn. Uit de participatie gesprekken bleek dat bijvoorbeeld de rondvaartboot van Schuttevaer die 7 keer per dag afvaart en tijdens het standaard rondje langs alle 3 de locaties vaart 21 keer meegeteld is. Er varen 19 passagiersboten en tientallen rondvaartboten en verhuurboten en verhuurkano's waarvan het aannemelijk is dat de vaarbewegingen ook dubbel mee geteld zijn. Daarnaast wordt in de laatste kolom het totaal gemiddeld bij elkaar opgeteld. Dit lijkt mij onjuist om aan een gemiddeld aantal vaartuigen te komen. Nog los gezien van alle dubbel getelde vaarbewegingen die in tabel zijn opgenomen. De cijfers kloppen dus niet. Op een drukke dag varen er geen 1000 vaartuigen in de stad en al helemaal geen 1600 zoals verder in het rapport te lezen valt. Hier wordt een beeld geschetst dat niet overeenkomt met de realiteit. Verder wordt in de Visie geen onderscheid gemaakt tussen een vaarbeweging en een vaartuig, de termen worden door elkaar heen gebruikt. Dit wekt verwarring! Uit de cijfers blijkt verder dat de toename van de drukte uit andere categorieën vaartuigen kom en niet via de passagiersschepen en rondvaartboten. Toch worden door deze maatregel de exploitanten die aan de Oudegracht gevestigd zijn het meest getroffen. Zij moeten immers 45 minuten omvaren om bij hun opstaplocatie te komen, als de eerdere tocht aan de zuidkant van de Oudegracht eindigt. Door invoering van de maatregel zal het aantal vaarbewegingen naar mijn mening toenemen. De oorzaak van de wachtrijen bij de knelpunten komt vooral door grote vaartuigen (langer dan 18 meter en breder dan 4 meter), grote groepen kanoërs en SUPS en de waterfietsen en door de momenten waarop de Weerdsluis leeg stroomt en de boten achter elkaar direct naar de Stadhuisbrug varen. Verder zou het een goed idee zijn om te onderzoeken of het mogelijk is de grote gemeente boten (afvalboot en bierboot) op drukke dagen niet na 15:00 uur op de Oudegracht te laten varen. Dit voorkomt nl ook opstoppingen!	

		Vraag 21: Is er in de modelberekening van Mobicon om de theoretische vaarcapaciteit te berekenen rekening gehouden met deze dubbel getelde vaartuigen? Vraag 22: Kan de maatregel voor eenrichtingsverkeer niet beperkt worden voor drukke dagen zoals bijvoorbeeld Koningsdag, Gaypride en tijdens evenementen? Vraag 23: Is het weren van te grote vaartuigen op drukke vaardagen niet een beter alternatief? Vraag 24: Utrecht is alleen bereikbaar via de sluizen aan de Noord- en zuidzijde van de stad. Is het niet mogelijk om op drukke dagen de vaarweggebruikers te informeren (preventie) om over de singels te varen ipv de Oudegracht? Afsluitend wil ik benadrukken dat de rondvaartbranche belangrijk is voor Utrecht. Door de rondvaartboten en passagiersschepen kunnen heel veel mensen genieten van de stad. Het is een belangrijke trekker voor het toerisme en daarmee de economie. Het is voor de stad van belang dat daar zorgvuldig mee wordt omgesprongen. De branche staat onder druk. De gemeente vergt dat er forse investeringen worden gedaan met elektrificeren (zie bijgaande 1 : zienswijze 16 augustus 2021). Het is de vraag of dit significant bijdraagt aan de luchtkwaliteit. De branche bestaat uit 7% van het aantal vaartuigen in het Utrechtse water. Het is onevenredig om deze maatregel op te nemen. Op de zienswijze is nog steeds geen reactie. Tegelijkertijd staan nu ook de ligplaatsvergunningen op de tocht. Over het intrekken van de vergunningen van onbepaalde tijd is nog geen besluit, maar dat zou de volgende stap zijn als de Visie wordt aangenomen. Investeren wordt daarmee riskant, ook omdat niet duidelijk is of de terugverdientijd wel gelijk loopt met de resterende duur van de vergunningen. Mochten de 4 exclusieve ligplaatsen aan de Oudegracht komen te vervallen dan is een rendabele exploitatie minder goed mogelijk en misschien wel helemaal onmogelijk. Dit vergt namelijk extra coördinatie. Het zal tot meer overlast en vervuiling leiden. De schepen worden immers nu vanuit de werfkelders voorzien van catering. De gasten wachten binnen en kunnen van de wc gebruik maken. Dit voorkomt extra verkeersbewegingen en overlast van wachtende groepen op de kade. Het strikt toepassen van de dienstenrichtlijn op deze manier is ook niet nodig. Net als bij een terras kan aan het verlenen van een vergunning de voorwaarde worden verbonden dat er binnen een afstand van x meter een inpandige locatie is. Dat beperkt het aantal gegadigden, maar dat lijkt mij een legitieme voorwaarde. Varen in Utrecht.nl Bijlage 1: Zienswijze dd. 16 augustus 2021 Bijlage 2: Beleidsregels Amsterdam	

78	Verhuurder electrische boten	Middels dit schrijven dient Greenjoy BV haar zienswijze in op de Visie Stadswater zoals deze door gemeente Utrecht is gepubliceerd medio november 2022. Het belang van Greenjoy is erin gelegen dat zij t/m 2020 6 elektrische fluistersloepen verhuurde aan de Wittevrouwensingel. Hiermee voorzag Greenjoy burgers en toeristen van een unieke, duurzame vaarbeleving op de Utrechtse grachten. Dit tot grote tevredenheid van haar klanten en de buurtbewoners, waarmee een actieve en aangename samenwerking is ontstaan. Op dit moment beschikt Greenjoy nog altijd over een aantal exploitatievergunningen, maar heeft de gemeente Utrecht het onmogelijk gemaakt deze op redelijke wijze daadwerkelijk te exploiteren. Het was dan ook de hoop van Greenjoy dat de langverwachte Visie Stadswater meer ruimte zou bieden voor onbemande verhuur. Te meer omdat dergelijke deelinitiatieven: • in de geest van de tijd passen (sharing economy), • de grachten voor iedereen bevaarbaar maken (ook de kleine portemonnee), • een geweldig visitekaartje voor Utrecht zijn, • aantoonbaar nauwelijks overlast vertonen (zie uw mobycon onderzoek), • de schaarse kades aanzienlijk beter benutten dan niet gebruikte eigen boten van ‘the happy few’ • een alternatief vormen voor de enorme wachtlijsten voor ligplaatsen • elektrisch / duurzaam varen mogelijk en zichtbaar maken • verwaarloosde en vervuilende boten in de ban doen En niet in de laatste plaats: invulling geven aan een enorme behoefte van heel veel burgers en toeristen. Dit blijkt uit de grote getale die wij hebben mogen bedienen en de grote getale die ons ook nu nog dagelijks benaderen terwijl wij reeds 2 jaar gesloten zijn in Utrecht. Het is dan ook ironisch te noemen dat de term ‘Visie’ in uw document vooral kijkt naar de ‘oude’ wereld (die toch echt niet meer terug gaat komen) en vrijwel geen oog heeft voor hoe nieuwe ontwikkelingen die uitdagingen op het water juist kunnen oplossen. De maatschappij kent een duidelijk opgaande trend in de behoefte aan delen. De hele maatschappij gaat van het bezit (van bijv. een eigen boot) naar het gebruik of beschikken over (een boot of beter nog: de vaarbeleving). Gezien de beperkte kaderuimte versus de reeds grote (en zoals de gemeente zelf al zegt aanzienlijk groeiende) behoefte aan varen op de Utrechtse grachten, getuigt het van een toekomstbestendige Visie om delen (lees: verhuur) van duurzame fluisterboten te omarmen en te faciliteren. Deelboten zorgen immers voor een efficiënter en dynamischer gebruik van de ruimte. Het sterk beperken van vaste ligplaatsen voor verhuur van fluisterboten zoals voorgesteld in de Visie Stadswater staat juist haaks op deze ontwikkeling. De gemeente stelt enerzijds dat “Stad en bezoekers groeien enorm en we zien enorme wens om gebruik te maken van het water”, terwijl de gemeente het tegengestelde in haar Visie uitdraagt	U geeft een goede analyse en onderbouwing waarom er meer plaatsen zouden moeten worden aangewezen voor het verhuren van fluisterbootjes (verhuurboten type 2). De gemeente wil nieuwe ligplaatsen voor verhuurboten type 2 aanwijzen zodat meer mensen kunnen genieten van het water. Het aantal van twee keer 6 verhuurboten type 2 is genoemd omdat dat het aantal was wat we eerder hadden. Het klopt dat we geen onderbouwing hebben voor een maximaal aantal. We zien de uitgifte van 12 nieuwe ligplaatsen als een eerste stap. We willen de ligplaatsen stapsgewijs uitbreiden met maximaal 6 ligplaatsen per locatie om overlast van omwonenden bij de ligplaatsen te voorkomen. Als de ervaringen bij deze eerste stap positief zijn, kunnen we het aantal ligplaatsen voor verhuurboten type 2 uitbreiden. We zullen de tekst onder verbetermogelijkheid 7.4 aanpassen en de laatste kolom in tabel 8. Deze kolom noemen we dan “totaal” noemen ipv “maximaal (limiet)”. U noemt een aantal extra locaties die u kansrijk vindt voor het verhuren van verhuurbootjes type 2. Deze komen bovenop de 6 kansrijke locaties die wij zelf al hadden voorzien en zijn genoemd onder verbetermogelijkheid 7.4. Mochten we meer dan 12 ligplaatsen willen realiseren dan zullen we deze locaties erbij betrekken. De locatie onder Hoog Catharijne vindt de gemeente niet geschikt want te smal vanwege het deel van kasteel Vredenburg dat er naast ligt. De locatie bij de Klop is inderdaad minder geschikt om naar de binnenstad te gaan maar wel richting Maarssen interessant. Verder geeft u aan dat uit het Mobycon onderzoek nauwelijks incidenten zijn geteld op het water door gebruikers van verhuurboten type 2 (categorie III in het Mobycon onderzoek). Het klopt dat er meer incidenten zijn geteld van waterfietsers, kanoers en SUPpers (categorie IV) en bezoekers met een plezierboot (categorie V). We zullen de tekst aanpassen in paragraaf 2.4 onder het kopje Incidenten en overlast. De meeste incidenten gaan over bezoekers met een plezierboot en mensen die een SUP, kano of waterfiets huren.

		door slechts 2x 6 ligplaatsen voor onbemande verhuur in haar Visie op te nemen (zonder enige garantie bovendien dat deze daadwerkelijk worden gerealiseerd, laat staan op welke termijn). Overlast en drukte op het water Vanuit de gemeente wordt (bij monde van zowel wethouder als havendienst) structureel het beeld geschetst dat veel van de overlast bij (onbemande) verhuur vandaan komt. Deze misplaatste beeldvorming komt zelfs integraal en zonder enige onderbouwing terug in de Visie Stadswater: “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.” Echter, het mobycon onderzoek laat juist overduidelijk zien dat dit allerminst het geval is voor deze ‘huurders van bootjes'. Uit document Visie stadswater_mobycon tellingen 2019 tm 2022 blijkt juist dat er nauwelijks incidenten zijn met categorie III (verhuurboten type 2). Het is uiterst kwalijk te noemen dat de gemeente haar standpunt baseert op subjectieve data. Het feit dat huurbootjes gemakkelijk aanwijsbaar zijn, maakt dat deze het slachtoffer worden van gepercipieerde overlast in het geheel. Het tegengestelde wordt ironisch genoeg niet gezien: er zijn veel meer vaarbewegingen van huurbootjes, dus relatief gezien zijn zij nóg minder verantwoordelijk voor de overlast. Uit het genoemde onderzoek blijkt bovendien dat er met name overlast wordt ervaren door te hard varen en stankoverlast. Beiden zijn onmogelijk voor verhuur type 2 (onbemande verhuur), daar deze elektrische verhuurboten begrensd zijn en geen enkele uitstoot hebben. Ook in de Visie Stadswater wordt bij ambitie 11 aangehaald dat een groot deel van de geluidsoverlast plaatsvindt tussen 0:00 en 07:00. Dit valt per definitie (ruim!) buiten de verhuurtijden en heeft derhalve geen betrekking op onbemande verhuur. In plaats van het beperken van (onbemande) verhuur zouden wij de gemeente Utrecht adviseren om adequater te handhaven op het water. Verhuurbedrijven hebben er veel belang bij om zelf de handhaving te doen richting eindgebruikers. Getuige de mobycon cijfers werkt dat ook goed. Het is aan de gemeente verder om haar eigen regels te handhaven op het water, zodat de gepercipieerde overlast de kop kan worden ingedrukt. Iets waar verhuurders ook veel baat bij	

		hebben, maar niet voor verantwoordelijk kunnen zijn waar het handhavingsbevoegdheid jegens derden in de openbare ruimte betreft. Verschraling van aanbod Graag vragen wij ook uw aandacht voor een triest effect van de huidige situatie, dat met de gebrekkige ambitie inzake het aantal ligplaatsen voor onbemande verhuur in stand zal blijven. Momenteel heeft de gemeente het exploiteren vanuit het water binnen de gemeente willens en wetens onmogelijk gemaakt. Hierdoor blijft er slechts de mogelijkheid over om met goedkope, lichte boten te verhuren die in de nacht op de kant getrokken kunnen worden. Op zich een creatieve oplossing, echter is de geschiktheid van deze -lelijke- bootjes zeer twijfelachtig gezien haar instabiliteit, slechte vaareigenschappen en lage gangboorden. Waar het met dit noodzakelijke aanbod op neer komt is dat het varen voor grote delen van de maatschappij niet meer mogelijk is. Ouderen en andere slecht ter been zijnde kunnen niet veilig op- en afstappen in deze boten. Terwijl het voor gezinnen onveilig is omdat kinderen te gemakkelijk overboord gaan. Resultaat is dat als doelgroep juist net de groep huurders overblijft die de overlast veroorzaakt… Vrijgezellenfeesten, drankvaartjes, studentenclubjes, etc. Dit is nadrukkelijk geen reclame voor de stad. Maar erger is dat de gemeente met deze keuze bewust grote groepen van de maatschappij buitensluit (ouderen en (jonge) gezinnen). Zeer ongepast en vooral ook zeer onnodig, aangezien de gemeente al veel eerder voor (tijdelijke) alternatieven had kunnen zorgen. Onze gerede angst is dat als het aantal ligplaatsen voor onbemande verhuur zo laag blijft (12), dat de ondermaatse en onveilige verhuur zoals hiervoor beschreven in grote getale het stadsbeeld blijft bepalen. Want er is en blijft en komt alleen maar meer behoefte om van de grachten te genieten; daar is ook de gemeente het over eens. Het getuigt derhalve pas van ‘Visie’ als deze risico’s worden onderkend en ondervangen. Zo kan de grachtenbeleving Utrecht-waardig zijn. In de volgende alinea zullen wij verder gaan over waarom er geen objectieve bezwaren zijn om meer dan 12 vergunningen voor onbemande verhuur in de Visie Stadswater op te nemen. Onvoldoende ligplaatsen voor onbemande verhuur De Visie Stadswater voorziet in 12 ligplaatsen voor onbemande verhuur / deelgebruik ten opzichte van 482 ligplaatsen voor the happy few particulieren en ca 935 meter aan passantenkade (ca. 100 ligplaatsen). Waarbij laatstgenoemde slechts een zeer beperkt deel van het jaar werkelijk gebruik maakt van haar capaciteit. Dit is buiten verhouding. Te meer omdat	

		door verhuurboten het bezit van een eigen boot overbodig maken (makkelijker, goedkoper, etc.) en resulterend juist schaarse kade vrijmaken. Schaarse kade waaraan particuliere (veel ook verwaarloosde) bootjes permanent liggen terwijl deze 482 bootjes conform de mobycon data goed zijn voor slechts 2 tot 5% van het aantal vaarbewegingen (tegen 15% van de vaarbewegingen afkomstig van slechts 12 (!) verhuurboten (2019)). Het zou derhalve ambitie tonen als deze beweging wordt geforceerd door meer ligplaatsen voor verhuur beschikbaar te maken. Het aantal van 12 (2x 6) was in beginsel al uiterst arbitrair. Tijdens de informatieavond (dd 14 november 2022) met de wethouder en havendienst heeft ondergetekende expliciet gevraagd naar de onderbouwing van het vastgestelde aantal van 12 vergunningen. Na herhaaldelijk doorvragen werd schoorvoetend bevestigd dat er GEEN objectieve onderbouwing is voor het aantal van 12 ligplaatsen voor onbemande verhuur en dat er zeer goed mogelijk ruimte is voor meer. Greenjoy pleit dan ook voor een veel groter aantal ligplaatsen voor onbemande verhuur. Hier is vanuit zowel ondernemers, burgers als bezoekers een enorme behoefte aan. Uit het mobycon onderzoek is gebleken dat slechts een marginaal deel van de overlast afkomstig is van onbemande verhuur, waarmee de weg feitelijk vrij is om de door de wethouder letterlijk uitgesproken ambitie “meer mensen te laten genieten van het water” te realiseren. Meer onbemande verhuurmogelijkheden biedt voor alle burgers en bezoekers de mogelijkheid om duurzaam te genieten van de Utrechtse grachten. Hiermee wordt varen in de Utrechtse grachten weer voor iedereen. Eerlijk verdeeld. Ook voor de gewone man. Van kleine tot grote portemonnee. En van jong & mobiel tot oud & slecht ter been. Want zelfs de wethouder zei (quote) “de [huidige] Whaly bootjes zijn ongeschikt voor gezinnetjes”, refererend naar de onveilige constructie van de boot voor kleine kinderen. En de Havenmeester sprak letterlijk uit dat hij zijn “schoonmoeder er niet in zal meenemen” gezien de onveilige constructie voor mensen die slecht ter been zijn. Nog meer kansrijke locaties In de Visie Stadswater worden een aantal kansrijke locaties voor bootverhuur genoemd. Wij zien dit als een goede start, maar merken op dat er nog veel meer kansrijke locaties in het Utrechtse (binnen)stadswater zijn. 1. Vaartsche Rijn kent talloze geschikte locaties, aanzienlijk meer dan waar de Visie Stadswater over spreekt, 2. Catharijnesingel kent eveneens talloze geschikte locaties, zonder direct omwonenden, aanzienlijk meer dan waar de Visie Stadswater over spreekt, 3. Weerdsluis bij de monicabrug: Hier zijn de genoemde faciliteiten aanwezig, het is goed	

		bereikbaar, geen woningen nabij en verder wordt het aan alle kanten omgrensd door druk verkeer, 4. Onder Hoog Catharijne : Geen mogelijkheid tot overlast voor omwonenden, goed bereikbaar, toiletfaciliteiten aanwezig in Hoog Catharijne, 5. Ter hoogte van park Lepelenburg. Veel ruimte, goed bereikbaar. 6. De Nieuwekade t.h.v. garage Paardenveld, 7. De Neerlandiakade t.h.v. restaurant Op Zuid. 8. Kruisvaart. Uit de stuit van de stad, voldoende ruimte en beschutting. Bovenstaande locaties zijn zeer geschikt voor onbemande verhuur. Er zijn zelfs nog veel meer locaties mogelijk. Derhalve zou het goed zijn als de gemeente samen met ondernemers een aanzienlijk groter aantal locaties in kaart brengt teneinde meer verhuurlocaties mogelijk te maken. Overigens wordt in de Visie Stadswater jachtwerf De Klop als kansrijke locatie gezien. Dit is helaas niet realistisch gezien beperkingen die de Weerdsluis oplevert om vanaf De Klop de stad in te komen. De sluistijden zijn te beperkt voor rendabele verhuur en de logistiek wordt te duur om dagelijks door de Weerdsluis te verplaatsen. Resume Wij verzoeken de gemeente om in de Visie Stadswater aanzienlijk meer ruimte beschikbaar te stellen voor het meer toekomstbestendige delen/verhuren van boten middels het segment verhuurboten type 2 (onbemande verhuur), zodat de grachten weer voor iedereen zijn, het aanbod weer een duurzaam visitekaartje voor de stad kan zijn en de kades efficiënter gebruikt worden en het aangezicht mooier. Zoals bovenstaand beschreven zijn hier zowel vanuit overlast-perspectief als in termen van beschikbare geschikte locaties geen objectieve bezwaren te noemen. Wij vertrouwen er dan ook op dat deze inzichten op draagvlak kunnen rekenen en de aanpassingen zullen worden gerealiseerd. Vanzelfsprekend is Greenjoy bereid om op iedere mogelijke manier haar bijdrage te leveren aan de realisatie hiervan. Gelieve een bevestigingvoor ontvangst te sturen, waarvoor dank.	

79	Vaarondernemer	Zienswijze van Eco boats te Amsterdam op de Visie stadswater De gemeenten wil 12 ligplaatsvergunningen in totaal verlenen voor het verhuren van fluisterbootjes. Om overlast te beperken stelt de gemeente voor per verhuurlocatie een maximum van 6 ligplaatsen te geven. Dat komt dus neer op twee plekken voor fluisterbootjes. Dit is veel te weinig. Onduidelijk is bovendien of op deze locaties mag worden op- en afgestapt. Fluisterbootjes kunnen omdat zij onbemand worden verhuurd geen gebruik maken van de openbare op- en afstapplekken. Boten mogen op die plekken slechts 15 minuten aanmeren. Het kenmerk van fluisterbootjes is dat onbemand worden verhuurd en het dus niet gaat om het laten in- en uitstappen van passagiers. Passagiersschepen en rondvaartboten krijgen dus in verhouding veel meer ruimte omdat zij wel gebruik kunnen maken van de openbare op- en afstapplekken en ligplaats kunnen innemen bij gebrek aan een ligplaatsvergunning in de jachthavens. Volgens de gemeente is een ligplaats voor fluisterboten waar kan worden op- en afgestapt ook feitelijk niet nodig voor de exploitatie. De verhuurboten kunnen volgens de gemeente buiten de gemeentegrenzen worden afgemeerd op een locatie waar dat is toegestaan en voor de aanvang van de exploitatie worden versleept of over de weg worden verhuurd naar Utrechtse wateren. Deze optie maakt een fatsoenlijke exploitatie in Utrecht niet mogelijk en is ook volstrekt niet duurzaam. Ook inwoners kunnen gebruik maken van fluisterboten. Het aantal plekken voor particuliere ligplaatsen zou kunnen dalen. De meeste particuliere boten zijn ook veel vervuilender. Bewoners hebben zo wel de lusten maar niet de lasten. Verder wordt in de waterVisie niet aangegeven wanneer de gemeente dit wil gaan realiseren. Reeds in 2016 heeft staatsraad advocaat generaal geschreven dat bestuursorganen bij het verdelen van zogenoemde schaarse vergunningen potentiële gegadigden de mogelijkheid bieden om naar de beschikbare vergunningen mee te dingen. Dit vloeit voort uit het formele gelijkheidsbeginsel, het beginsel van gelijke kansen. Bestuursorganen moeten daarbij een “passende mate van openbaarheid” garanderen. Zo zal informatie over de verdelingsprocedure, het aanvraagtijdvak en de toe te passen criteria voor het begin van de avond procedure adequaat bekend moeten worden gemaakt. Verder is het in beginsel niet mogelijk om schaarse vergunningen voor onbepaalde tijd te verlenen. In de waterVisie wordt slecht vermeld dat de gemeente de nieuwe plekken wil uitgeven via een loting. Elke urgentie lijkt te ontbreken.	U geeft aan graag meer verhuurlocaties voor fluisterbootjes te willen. De gemeente wil nieuwe ligplaatsen voor verhuurboten type 2 aanwijzen zodat meer mensen kunnen genieten van het water. Het aantal van twee keer 6 verhuurboten type 2 is genoemd omdat dat het aantal was wat we eerder hadden. Het klopt dat we geen onderbouwing hebben voor een maximaal aantal. We zien de uitgifte van 12 nieuwe ligplaatsen als een eerste stap. We willen dus stapsgewijs groeien met maximaal 6 ligplaatsen per locaite om overlast van omwonenden te voorkomen. Als de ervaringen bij deze eerste stap positief zijn, kunnen we het aantal ligplaatsen voor verhuurboten type 2 uitbreiden. We zullen de tekst onder verbetermogelijkheid 7.4 aanpassen en de laatste kolom in tabel 8. Deze kolom noemen we dan “totaal” noemen ipv “maximaal (limiet)”. De beoogde locaties voor verhuurlocaties zijn bedoeld als ligplaats en op- en afstapplaats. Men kan de bootjes dus op de locaties laten liggen en vanaf die locatie verhuren. Er zijn nu wel partijen die verhuurboten type 2 vanuit een werfkelder verhuren of vanuit een eigen haven. Er is nu ook één partij die de bootjes naar een particuliere haven buiten de stad Utrecht vaart. Dat kan dus wel maar is niet ideaal en inderdaad minder duurzaam. Wanneer we de locaties gaan aanwijzen is inderdaad nog niet bepaald. De planning volgt in het uitvoeringsprogramma 2024-2027. In paragraaf 3.3 onder verbetermogelijkheid 7.5 onderkent de gemeente dat er sprake is van schaarse rechten rond de huidige ligplaatsen van exploitanten. Om aan de wet te voldoen zal de gemeente de huidige 37 ligplaatsen omzetten van onbepaalde naar bepaalde tijd. We denken nu aan een periode van vijf jaar. Via een nog uit te werken procedure kan elke geïnteresseerde ondernemer reageren op de vrijgekomen plaats. Uitwerking van de procedure zal zorgvuldig worden afgestemd met de Utrechtse vaarondernemers. Loting via een notaris staat nog niet vast. In paragraaf 3.3 onder verbetermogelijkheid 7.6 staat dat de gemeente de uitgifte van nieuwe ligplaatsen voor verhuurboten en passagiersboten met een loting via een notaris wil doen. Dit klopt niet. We zullen de tekst aanpassen en aangeven dat hiervoor ook geldt dat de uitwerking van de

			uitgifteregeling nog niet vast staat en dat we hierover eerst het gesprek aangaan met exploitanten.

80	Zwemmer	Hierbij mijn reactie op de Visie Stadswater. Ik ben er niet voor om bij Amelisweerd een openbare zwemlocatie te realiseren. Ten eerste omdat het er altijd al erg druk is en ik meer overlast vrees. Ten tweede omdat zwembad De Krommerijn in de buurt is en een goed alternatief biedt om te gaan zwemmen. Algemeen: het wordt overal steeds drukker in Utrecht. Het beleid om op veel plekken functies te dubbelen/ te mengen gaat ten koste van de kwaliteit. Het wordt soms simpelweg te veel. De recreatieve voorzieningen zijn vaak op jongeren gericht en op gezinnen. Dat begrijp ik, maar er zijn ook veel ouderen, die ook nog ergens heen willen kunnen, in relatieve rust.	Dank voor uw reactie. Het huidige grote aantal zwemmers bij het landgoed Amelisweerd dwingt ons om de haalbaarheid van een officiele zwemwaterlocatie te onderzoeken. Op een drukke zomerdag tellen we ruim 300 honderd bezoekers die komen zwemmen. Het onderzoek kan er ook in resulteren dat een officiele zwemlocatie niet haalbaar is. Wij zijn echter geen voorstander om zonder onderzoek nu al te besluiten dat deze locatie geen officieel zwemwater kan worden. Zie verder ons antwoord bij inspraakreactie 56.
81	Bewoners Oosterkade en omgeving	We hebben de Visie stadswater met veel belangstelling gelezen. Het is goed dat de gemeente hiervoor beleid creëert. Als directe bewoners zijn we ook blij dat er wordt stilgestaan bij de specifieke overlast op de Oosterkade die wordt veroorzaakt door de exploitanten van verhuur-rondvaartboten en passagiersschepen. Er wordt zeer terecht erkend dat er een ‘disbalans’ ontstaat tussen wonen (in een bruisende omgeving) aan de ene kant en een forse overlast aan de andere kant. Voor de bewoners is dit een onhoudbare situatie en zij zijn daarom blij dat er wordt geluisterd naar bewoners. Om de overlast echt concreet in te dammen, reageren we bij deze graag officieel op de Visie stadswater. 1. We steunen het idee van een bruisende stad, waarbij gebruik wordt gemaakt van het water. 2. In onze beleving hebben de exploitanten de afgelopen zomer niet laten zien dat ze zich verantwoordelijk voelen voor gedrag van de grote groepen buiten de boten. We geloven en vrezen dat dit ook niet gaat veranderen. De overlast vindt plaats voordat passagiers de boten in gaan en nadat ze een rondvaart hebben genoten. De overlast bestaat uit lawaai/verstoring openbare orde, onveilige verkeerssituaties, openbare dronkenschap, urineren/wildplassen in tuinen en stegen. Voor meer details verwijzen we naar een eerder geschreven notitie. 3. We geloven in handhaving, maar we geloven er niet in dat de Utrechtse handhavingsorganisatie de mensen en middelen heeft om alle overlast binnen de kaders te houden. Daarvoor is er simpelweg te veel overlast en zijn er te weinig handhavers. 4. Wat ons betreft gaat voor de Oosterkade –als zeer gewilde locatie van exploitanten van verhuur-rondvaartboten en passagiersschepen een op-en-afstapverbod gelden. Als alternatief zijn er andere in de stad aan te wijzen locaties, waarbij er meer ruimte is voor grote groepen passagiers. De gemeente is hiervan op de hoogte. We denken dat door het verplaatsen van de op- en afstapplaatsen bij de Oosterkade, de huidige disbalans weer terug te brengen is. Zo creëren we een fijne en normale leefomgeving voor alle Utrechters.	Wij delen uw zorgen over de huidige disbalans bij de Oosterkade. Daarom is er in de Visie een verbetermogelijkheid 7.1 opgenomen. De gemeente wil het volgende doen om de Oosterkade te ontlasten als gewilde op- en afstaplocatie. Als eerste overweegt de gemeente een aanwijzingsbesluit te nemen waarbij het niet langer wordt toegestaan voor passagiersschepen om af te meren en op- en af te laten stappen passagiers aan de Oosterkade. Een passagiersschip is een boot met meer dan 12 passagiers met een schipper. Hierdoor verwachten we dat er minder grote groepen op de Oosterkade komen. Daarnaast wil de gemeente de locaties Stadskamer (onder Hoog Catharijne), Catharijnesingel (thv Karel V) en Paardenveld aanwijzen als op- en afstapplaats voor passagiersschepen, rondvaarboten en verhuurboten. Hierdoor spreiden we de drukte over meerdere locaties in de stad. Bij deze locaties zal de gemeente tijdelijke toiletten plaatsen (dixi’s) in afwachting van permanente sanitaire voorzieningen.

82	Exploitant bootverhuur	Als eigenaar van de open rondvaartboot “Domstadboot”, die ik in het voorjaar van 2022 heb overgenomen, ben ik over het algemeen blij met de Visie stadswater. Met de boot varen we gasten rond door de prachtige singels van Utrecht en zijn daardoor het visitekaartje van de stad. Gedurende afgelopen jaar heb ik mogen ervaren dat op sommige punten verbetering wenselijk is. Denk aan: goede duidelijke regels op het water, voorzieningen aan het water en handhaving op wangedrag om er samen voor te zorgen dat overlast voor iedereen tot een minimum beperkt wordt. Er ligt na jaren “kwakkelen” een mooi meerjarenplan dat er hopelijk voor gaat zorgen dat iedereen van het water kan genieten. Ik lever dan ook enkel input over de zaken die mij aangaan. Alvast bedankt voor het lezen van mijn input. Ik sta open voor eventuele vragen of het uitwerken van gedetailleerde plannen. **1. Eenrichtingsverkeer Oudegracht**: Tijdens de bijeenkomst met wethouder Suzanne Schildman is het eenrichtingsverkeer besproken. Conclusie is dat het eenrichtingsverkeer wenselijk is maar enkel op de momenten waarop het ook daadwerkelijk druk is in de grachten van stad. De periode waarin dit wenselijk zou zijn is in het hoogseizoen van juni tot augustus tussen 11:00- 20:00. Buiten deze periode werkt deze maatregel averechts. Ondernemers zijn verplicht om te varen terwijl de grachten vrijwel leeg zijn. Dit kost onnodig extra energie en staat daarmee lijnrecht tegenover de plannen van de gemeente om de stad te verduurzamen. **2. Emissievrij varen**: De gemeente heeft de Utrechtse vaarondernemers opgelegd hun boten om te bouwen en enkel nog emissievrij te varen vanaf 2025. Omdat waterstof geen optie is zijn alle ondernemers genoodzaakt om te bouwen naar Elektromotoren met accupakketten. Deze ombouw is zeer ingrijpend en door de vele benodigde accu’s ook erg kostbaar; ca. €50.000,-. Ik vraag mij af waarom er niet voor een tussenweg gekozen is waarin de boten ook op emissiearme motoren kunnen draaien. Bijvoorbeeld Euro 6 Benzinemotoren die in vergelijking met de huidige oude dieselmotoren vrijwel géén stikstof uitstoten èn waarbij de uitlaatgassen geurloos zijn. Zo’n motor inbouwen kost ca. €10.000. Omdat de gemeente de ondernemers geen opties biedt, lijkt het mij fair om de ondernemers hierin tegemoet te komen met bijvoorbeeld een investeringssubsidie. **3. Toegewezen aanmeerlocaties**: Momenteel zijn er een aantal bedrijven die een specifieke aanmeerlocatie hebben toegewezen in de stad en in de singels daar omheen. Dit zorgt ervoor dat rondvaartboten mooi verdeeld op verschillende plekken in de stad aanmeren en hierdoor geen onnodige drukte ontstaat. In de waterVisie wordt gesproken over het opheffen van deze toegewezen plekken en ze openbaar te maken voor alle vaarondernemers om zo een gelijk speelveld te creëren. Ik vrees dat dit ervoor gaat zorgen dat de populairdere plekken te druk gaan worden en dat dit voor problemen, zoals bekend op de Oosterkade, op de andere locaties zal gaan zorgen. De gemeente kan dit voorkomen door juist het huidige beleid uit te breiden voor de nieuwe ondernemers of voor de ondernemers die nog geen toegewezen aanmeerlocatie hebben verkregen. Een voorbeeld zou kunnen zijn: hanteer de huidige toegewezen aanmeerlocaties en biedt Ketelbinkies, Bruno’s bootverhuur, SloepHurenUtrecht etc. ook een eigen plek. Verdeeld over de Oosterkade, Paardenveld, Catharijnesingel en de nieuwe locatie op	1. Uw suggestie om het éénrichtingsverkeer te beperken nemen wij gedeeltelijk over. De gemeente wil vasthouden aan het eenrichtingsverkeer maar wel anders voorgesteld. We passen de Visie aan wat de betreft de periode. Eenrichtingsverkeer geldt alleen van juni t/m augustus en niet meer het hele jaar. Tijdens deze zomermaanden is het druk met boten op het water. Ook wil de gemeente het eenrichtingsverkeer de komende jaren nog niet invoeren. We hebben berekend dat er een knelpunt ontstaat bij de Stadshuisbrug bij een toename van 50% meer boten op een drukke zomerdag. We zitten nu nog niet op dit punt en verwachten dat we de komende jaren dit punt nog niet bereiken. De gemeente vind het niet wenselijk om éénrichtingsverkeer alleen op drukke dagen of tijdens bepaalde tijdsvensters in te voeren. Ook willen we geen uitzondering maken voor specifieke doelgroepen zoals verhuurbootjes en rondvaartboten. Meerdere uitzonderingen op de regel leidt tot onduidelijkheid waardoor kans groot is dat niemand zich aan het eenrichtingsverkeer houdt. 2. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. Zie verder het aangescherpte beleid rond emissievrij varen in paragraaf 3.3 onder ambitie 8. 3. U pleit voor het toewijzen door gemeente van elke op- en afstapplaats aan één of enkele vaarondernemers. De gemeente kan dit niet eenzijdig opleggen omdat het in strijd is met de Dienstenrichtijn. Het maken van onderlinge afspraken tussen de vaarondernemers over de verdeling van op- en afstappelen zou wel kunnen. 4. U geeft aan dat het voornemen om ligplaatsvergunningen voor bepaalde tijd uit te geven uw exploitatie in gevaar kan brengen. Als gemeente onderschrijven wij het uitgangspunt van een redelijke terugverdientijd, een transparante methode van toewijzing van schaarse rechten met gelijke kansen voor alle gegadigden en heldere communicatie over de termijnen. Uitwerking van de procedure zal vooraf worden afgestemd met de Utrechtse vaarondernemers. Zie verder paragraaf 2.4 van deze reactienota.

		Smakkelaarsveld. Alléén door toegewezen aanmeerlocaties kan overlast voorkomen worden. Besef ook dat het verkrijgen van een toegewezen locatie onmisbaar is voor een goede bedrijfsvoering. **4. Ligplaatsvergunning**: In de Visie wordt gesproken over ligplaatsvergunningen voor bepaalde tijd. Ik heb begrepen dat deze maatregel vanuit de Europese wetgeving voortkomt en onoverkomelijk is. Dit brengt ons als ondernemers in onzekerheid. Ik heb een flinke investering gedaan om de Sophie (Domstadboot) over te nemen van de vorige eigenaar. Wetende dat ik vanaf 2025 emissievrij zal moeten varen maar óók wetende dat mijn ligplaats bij Hooghiemstra voor onbepaalde tijd zal zijn en dat ik daarom voldoende tijd heb om alle investeringen terug te verdienen alsook vanuit deze ligplaats mijn bedrijfsvoering vorm te geven. Denk hierbij aan bevoorrading, het veilig opbergen van spullen en vanaf 2025 de boot te kunnen laden. De Domstadboot is voorzien van een nieuwe dektent die de boot kan overdekken maar geen barrière biedt tegen vandalen of daklozen die, als mijn ligplaats bij Hooghiemstra zou komen te vervallen, zo op de boot kunnen gaan wonen. U zult wellicht begrijpen dat ik dus erg afhankelijk ben van deze specifieke ligplaats die de boot maar ook mij als ondernemer een betrouwbare haven biedt. Omdat mijn onderneming zonder ligplaats waardeloos is, verwacht ik dat de gemeente ons zekerheid biedt, dat onze vergunningen lang genoeg geldig zijn om alle investeringen terug te verdienen én hier iets aan te kunnen overhouden. De Domstadboot gaat mij inclusief aanschaf en ombouw naar elektrisch €125.000,- kosten. Seizoen 2022 heeft mij een brutowinst van €25.000,- opgeleverd. Dat betekent dat ik 5 jaar nodig heb om mijn initiële investering terug te verdienen. Ik ben van mening dat de gemeente ons daarom ligplaatsvergunningen moet aanbieden met een geldigheid van ten minste 15 jaar om ons de mogelijkheid te bieden een gezonde onderneming op te bouwen. De gemeente moet ons ook de gelegenheid bieden om de vergunning hierna, al dan niet met een tegenprestatie, eenzijdig te kunnen verlengen. Daarnaast verwacht ik vanuit de gemeente tijdig (minimaal 3 jaar) op voorhand geïnformeerd te worden over eventuele intenties aangaande de vergunning om tijdig te kunnen anticiperen en continuïteit van mijn onderneming te kunnen borgen.	

83	Bewoners Veilinghaven	Geacht College, Als bewoners van één van de woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast. **Veiligheid.** De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze schepen zijn varende monumenten; specifiek varend. Het varend zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politiereglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrij gekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. De activiteiten zijn simpel weg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Direct buiten de haven op het Merwedekanaal is er het fenomeen het "brug-springen" vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren en het behoeft geen betoog dat dit levensgevaarlijk is, het is wachten op een ernstig ongeluk. In de Visie staat dat er bordjes op de brug zijn geplaatst, maar dat is niet zo. Een veiligheidsaspect wat tot slot ook genoemd moet worden is dat het grasveld ten zuiden van de havenmonding een officiële honden-uitlaatplek is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide lijkt ons en no-go. **Overlast.** Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 56.

		zorgen. We zien de haven de laatste jaren zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt. *alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio's versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het zelf ook: lawaai draagt sterk over water. Daarnaast zal het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in de overlast alleen maar vergroten. *het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand). De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel. Ook de steiger bij onze havenloods is een deel van het jaar bewoond, wanneer onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip. * steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag. * er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van "terreur", waarbij de politie moest worden ingeschakeld. *op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door druggebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken. * de gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten. * gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking	

		en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen. Havens en kommen met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen! Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven verminderen en de overlast ook. Uit de Visie Stadswater: P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (…) de gevolgen voor omwonenden. P. 36: 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. Uitgangspunt College: "zorgvuldige afstemming met omwonenden". Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken. Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd. Gezien de plannen van de gemeente m.b.t. de Veilinghaven willen wij als scheepsbewoners vanaf nu nauw bij de planvorming betrokken worden. Nog even ter informatie: Folder ontwikkeling Veilinghaven https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen Regelgeving omtrend zwemmen in openbaar vaarwater https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens. https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&boete_tree=21981%2C21913&Linked=W+181+d	

84	Vereniging van eigenaren Veilinghaven	Geacht College, Als VVE van woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast. Veiligheid. De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze schepen zijn varende monumenten; specifiek varend. Het varend zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politiereglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrij gekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. Deze activiteiten zijn simpelweg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Direct buiten de haven op het Merwedekanaal is er het fenomeen het "brug-springen" vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren en het behoeft geen betoog dat dit levensgevaarlijk is, het is wachten op een ernstig ongeluk. In de Visie staat dat er bordjes op de brug zijn geplaatst, maar dat is niet zo. Wij betwijfelen verder ernstig of de zwemwaterkwaliteit wel geborgd kan worden wanneer de Veilinghaven officiële zwemlocatie wordt. Er is geen stad in Nederland met daarbinnen officiële zwemlocaties en dat is niet voor niks, de overheid kan voor eventuele gezondheidsgevolgen aansprakelijk gehouden worden. Dit vertellen ons ook mensen uit het vakgebied. Tot slot: het grasveld ten zuiden van de havenmonding is een officiële en drukbezochte	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 56.

		hondenspeelweide is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide lijkt ons een no-go. Overlast. Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote zorgen. De laatste jaren zien we de haven ‘s zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt. *alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio’s versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het zelf ook: lawaai draagt sterk over water. Daarnaast zal het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in de overlast alleen maar vergroten. *het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand), zie de afbeeldingen hieronder. De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel. Ook de steiger bij onze havenloods is een deel van het jaar bewoond, wanneer onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip. * steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag. * er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van “terreur”, waarbij de politie moest worden ingeschakeld. * op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door druggebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken.	

		* de gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten. * gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen. Havens en kommen met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen! Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven verminderen en de overlast ook. Uit de Visie Stadswater: P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (…) de gevolgen voor omwonenden. P. 36: 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. Uitgangspunt College: "zorgvuldige afstemming met omwonenden". Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken. Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd. Gezien de plannen van de gemeente m.b.t. de Veilinghaven willen wij als scheepsbewoners vanaf nu nauw bij de planvorming betrokken worden. Met vriendelijke groeten, Veilinghavenkade Nr 10a Nr 22 Nr 24	

		Nr 26 Nr 28 Nr 30 Nr 32 Nr 34 Nr 36 Nr 38 Nr 40 Nr 42 Nr 44 Nr 46 Nr 48 Ligplaats woonboten die ontbreken in het inspraakdocument De woonschepen in de Veilinghaven vanuit de lucht gezien. Nog even ter informatie: Folder ontwikkeling Veilinghaven https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen Regelgeving omtrent zwemmen in openbaar vaarwater https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens. https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&boete_tree=21981%2C21913&Linked=W+181+d Zwemwater in Nederland www.zwemwater.nl	

85a	Bewoners Veilinghaven	Geacht College, Als bewoners van een woonschip in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast. **Veiligheid.** De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze schepen zijn varende monumenten; specifiek varend. Het varend zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politiereglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrij gekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. Deze activiteiten zijn simpelweg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Direct buiten de haven op het Merwedekanaal is er het fenomeen het "brug-springen" vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren en het behoeft geen betoog dat dit levensgevaarlijk is, het is wachten op een ernstig ongeluk. In de Visie staat dat er bordjes op de brug zijn geplaatst, maar dat is niet zo. Wij betwijfelen verder ernstig of de zwemwaterkwaliteit wel geborgd kan worden wanneer de Veilinghaven officiële zwemlocatie wordt. Er is geen stad in Nederland met daarbinnen officiële zwemlocaties en dat is niet voor niks, de overheid kan voor eventuele gezondheidsgevolgen aansprakelijk gehouden worden. Dit vertellen ons ook mensen uit het vakgebied. Tot slot: het grasveld ten zuiden van de havenmonding is een officiële en drukbezochte	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 56.

		hondenspeelweide is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide lijkt ons een no-go. **Overlast.** Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote zorgen. De laatste jaren zien we de haven ‘s zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt. *alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio’s versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het zelf ook: lawaai draagt sterk over water. Daarnaast zal het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in de overlast alleen maar vergroten. *het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand!) (zie de afbeeldingen hieronder). Aan deze kade wonen wij. Ook de steiger voor onze gemeenschappelijke havenloods aan deze kade is een deel van het jaar bewoond, wanneer daar onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip uit de haven. Verder is de steiger direct naast deze kade op de hoek nabij de Mandelabrug (op de foto hieronder helemaal links onder in de hoek) in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden waar nogal wat drugs worden gebruikt. Wij ervaren de overlast dus dubbel / van twee kanten en van zeer nabij. * steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag. * er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van “terreur”, waarbij de politie moest worden ingeschakeld. * op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door druggebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken. * de gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten. * gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen. Havens en kommen met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen!	

		Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven verminderen en de overlast ook. Uit de Visie Stadswater: P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (…) de gevolgen voor omwonenden. P. 36: 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. Uitgangspunt College: "zorgvuldige afstemming met omwonenden". Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken. Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd. Gezien de plannen van de gemeente m.b.t. de Veilinghaven willen wij als scheepsbewoners vanaf nu nauw bij de planvorming betrokken worden. Ligplaats woonboten die ontbreken in het inspraakdocument De woonschepen in de Veilinghaven vanuit de lucht gezien Nog even ter informatie: Folder ontwikkeling Veilinghaven https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen Regelgeving omtrent zwemmen in openbaar vaarwater https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%2 0en%20havens. https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&boete_tree=21981%2C21913&Linked=W+181+d Zwemwater in Nederland www.zwemwater.nl	

85b	Bewoner veilinghaven	Geacht College, Als bewoners van één van de historische woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Wij zien dit absoluut niet zitten vanwege veiligheid en overlast. **Veiligheid.** De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze schepen zijn varende monumenten; specifiek varend. Het varend zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politiereglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Graag delen wij onze verhalen over zwemmers die denken dat het leuk is om vlak voor je schip (die niet spontaan kan afremmen) een bommetje te maken. Waarom? Wij weten het niet, maar drank en hitte kunnen deel gemaakt hebben van deze jongens. Zwemmers (kinderen) die denken dat ze vlak achter de boot van golven kunnen profiteren. Ze zwemmen enthousiast naar je roer met of zonder luchtbed. Profiteren van golven kunnen ze niet, we maken geen golven. Wel lopen ze heel veel risico richting de schroef getrokken te worden. Al meermaals hebben wij zomers ons hart vastgehouden. Het is een kwestie van tijd totdat het een keer misgaat.... zo hebben wij wel eens tegen elkaar gezegd. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrijgekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. De activiteiten zijn simpel weg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Direct buiten de haven op het Merwedekanaal is er het fenomeen het "brug-springen" vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren en het behoeft geen betoog dat dit	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 56.

		levensgevaarlijk is, het is wachten op een ernstig ongeluk. In de Visie staat dat er bordjes op de brug zijn geplaatst, maar dat is niet zo. Een veiligheidsaspect wat tot slot ook genoemd moet worden is dat het grasveld ten zuiden van de havenmonding een hondenlosloopgebied is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide (uberhaubt al een zeer opmerkelijke combinatie van barbeques en hondenpoep) lijkt ons en no-go. In de Visie zijn meerdere woonschepen met officiële ligplekken (eigendom aangekocht van de gemeente Utrecht nota bene) “vergeten”, in de afbeelding hieronder toegevoegd in het oranje. Als u zo naar de haven kijkt is het geen kom van water met achterin een aantal schepen. Het is rondom vol met schepen. **Overlast** Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote zorgen. We zien de haven de laatste jaren zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt. *alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio’s versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het zelf ook: lawaai draagt sterk over water. Wij merken dat extra door de flats om de haven heen. Het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in de overlast alleen maar vergroten. Graag deel ik met u dat we zomers als ik thuiswerken, met name op woensdagmiddag, mensen mij vragen of ik in een vakantiepark zit. Ik grap dan dat onze haven een tropisch zwemparadijs blijkt, maar ik kan er eigenlijk niet om lachen. De overlast van schreeuwende kinderen wat weerkaatst tegen de gebouwen en draagt over het water maakt dat ik me niet kan concentreren. Ook geeft het me stress. Los van geschreeuw beklimmen ze ook onze steiger en het continue aanspreken van brutale jongeren is niemands hobby. Het geeft stress, veel stress. het maakt je ook moedeloos. De huidige situatie is voor ons al ernstig, meer zwemmers zou voor ons verschrikkelijk zijn. *het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand). De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel. Ook de steiger bij onze havenloods is een deel van het jaar bewoond, wanneer onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip.	

		* steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag. * er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van “terreur”, waarbij de politie moest worden ingeschakeld. *op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door druggebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken. * de gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten. * gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen. Havens en kommen met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen! Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven verminderen en de overlast ook. Uit de Visie Stadswater: P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (…) de gevolgen voor omwonenden. P. 36: 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. Uitgangspunt College: “zorgvuldige afstemming met omwonenden”. Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken. Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd. Keer op keer zeggen wij tegen elkaar, het lijkt wel of de gemeente geen kennis heeft van schepen. Dat ze ons zien als woningen, potentieel festivalterrein, niet varende objecten en al wat dat niet. dat plannen worden gemaakt voor het gros van de stad, zonder rekening te houden met de diversiteit die de stad huisvest, zoals onze schepen. Het voelt soms of onze haven bij de	

		huidige planmakers in de vergetelheid is geraakt als zijnde een haven voor historische schepen. U mag best weten, dat doet ons keer op keer bij dit soort plannen zeer. Een officiele zwemplek staat wel bovenaan ons lijstje van punten die we echt niet graag zien gebeuren.... Alstublieft, doe het niet.	

86	Bewoner en booteigenaar	in de bijlage treft u mijn bezwaarschrift. Ik realiseer me dat op de valreep van het insturen en de deadline van vandaag, deze mogelijk wat 'pittig' overkomt. Zo is deze niet bedoeld. Ik wil echter wel duidelijk zijn over hoe ik over het onderdeel van de vergunningen op de zilveren schaats denk en met name de verplichting tot elektrische varen. De consequenties van jullie voorstel zijn voor mij en een aantal buren dusdanig groot en kostenintensief dat ik even vanuit emotie, mijn uitgesproken mening met jullie deel. Als ik wat meer tijd zou hebben zou ik de scherpe kantjes eraf halen en het verhaal nog wat indikken :-). Graag nodig ik u en de wethouder uit in het voorjaar of in de zomer eens mee te varen om een en ander in perspectief te plaatsen. Ondanks dat ik me in grote lijnen goed kan vinden in veel Visie elementen van de Visie stadswater schiet dit voorstel op meerdere punten haar doel volledig voorbij en zijn bepaalde onderdelen van voorstellen duidelijk als niet doelmatig, niet proportioneel en zelf schadelijk te classificeren. Dit zowel voor bewoners als voor het milieu en daarmee voor de stad Utrecht. Ik ben iemand die erg voor verduurzaming is en persoonlijk op eigen kosten al een flink aantal uitstoot beperkende maatregelen heb genomen. Zoals dubbel glas, dak en muurisolatie, een zuinigere CV zonder boiler, zonnepanelen, tonzon onder de vloer, folie in de kelder en achter verwarmingen en het afdekken van de zandlaag in de kruipruimte. Kortom in grote lijnen steun ik niet alleen de doelstellingen van de gemeente tot verduurzaming, ik breng ze zelf voor eigen kosten actief in de praktijk. Met dit bezwaarschrift wil ik een eerste poging doen in het aantonen dat dit voorstel op onderdelen qua nieuw beleid niet alleen onredelijk en disproportioneel is maar dat het netto zelfs leidt tot een hogere uitstoot van CO2 en andere schadelijke stoffen en dat het burgers daar bovenop tot onredelijk hoge kosten zal drijven. Kosten die niet in verhouding staan tot de inkomsten die de gemeente zou krijgen uit de extra vergunningen en de beoogde CO2 reductie die er namelijk helaas niet is. Hieronder zal ik een en ander onderbouwen. Mijn bezwaar gaat primair over 1) de voorgenomen vergunningsplicht voor de bewoners aan de Frederik Hendrikstraat te Utrecht (vaargebied de zilveren schaats) 2) de voorgenomen eis om deze nieuwe vergunningen alleen te verlenen aan elektrische boten / emissieloos varen ad 1) voor zover ik altijd begrepen heb is het stuk water geheten 'de zilveren schaats' eigendom van HDSR en betwijfel ik dus of de gemeente überhaupt daar tot een vergunningplicht mag overgaan. Graag zie ik juridisch onderbouwd dat de gemeente dat op deze locatie mag doen. Op de eigen kaart van de gemeente (zie bijlage 1) is te zien dat het deel van de gemeente, de witte vaarweg stopt bij de brug van de Biltstraat. Ik heb ook altijd begrepen dat vanaf dat punt de	1. De gemeente ziet geen reden om voor de Zilveren Schaats een uitzondering te maken voor verbetermogelijkheid 7.6 (Recreatieve vaartuigen moeten die aan achtertuinen liggen moeten ook betalen voor gebruik van vaarwater). Boten met een ligplaats aan de stadsbuitengrachten en Vaartsche Rijn betalen nu voor een ligplaatsvergunning. De gemeente vindt het eerlijk als de boten van bewoners van de Zilveren Schaats ook betalen voor een ligplaatsvergunning. Zij maken immers gebruik van hetzelfde stadswater rond de binnenstad. Bewoners met een kleine boot kunnen er ook voor kiezen om in de avond hun boot op de kant in de eigen achtertuin te zetten. Dan is een ligplaatsvergunning niet nodig en hoef je niet te betalen. Dit nieuwe beleid zal de gemeente stapsgewijs invoeren door eerst te controleren welke boten in het vaarwater rond de binnenstad liggen die geen ligplaatsvergunning hebben. Vervolgens zal de eigenaar van de boot een brief van de gemeente ontvangen. Eigenaren zullen een keuze moeten maken of ze een vergunning willen hebben of hun boot uit het water halen. Zoals we in paragraaf 1.1 in de Visie constateren ontbreekt binnen de gemeente overkoepelend en actueel beleid voor het gebruik van stadswater. Het huidig ligplaatsbeleid is daarvan een voorbeeld. Met deze verbetermogelijkheid voor Zilveren Schaats willen het huidig beleid aanvullen en gelijk trekken met andere stadswateren die rond de binnenstad liggen. De Zilveren Schaats valt onder het gemeentelijke vaarwater. De gemeente is bevoegd om dit beleid in te voeren vanuit haar rol als beheerder van de vaarweg en beheerder van ligplaatsen. Dat is de gemeente ook voor de Zilveren Schaats (zie bijlage 1). Dit staat los van het eigendom van de vaarwegen en/ of oevers. De gemeente mag de Zilveren Schaats opnemen in de Havenatlas en hier vergunningen voor uitgeven. 2. We hebben naar aanleidng van diverse reacties de invoering van emissievrij varen (ambitie 8, paragraaf 3.3) aangepast. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Zoals u ook voorstelt sluiten we hierbij zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. Ook willen we meer tijd geven voor de overgang naar emissievrij varen. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren, dus ook voor Zilveren Schaats. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente

		vaarweg eigendom is van HDSR. Daarnaast is het plotseling stellen van een vergunningplicht op een plek waar bewoners op eigen kosten damwanden en steigers aanleggen een maatregel die niet alleen zomaar uit de lucht komt vallen maar in het eerder door de gemeente genoemde argument dat "het niet eerlijk zou zijn dat bewoners van de zilveren schaats niet vergunning plichtig zijn" juist een kromme redenering. Degenen die in bijvoorbeeld de Singel hun boten leggen met een sticker, betalen niet voor deze aanzienlijke kosten. Dus dat argument kan wat mij betreft van tafel. Dit is relevant omdat de gemeente het gebruikt in de logische opbouw van haar redenering. Als de gemeente in verreweg de meeste gevallen de kosten van de beschoeiing voor haar rekening neemt en vervolgens het argument gebruikt, dat het niet eerlijk is dat degenen die dat zelf betalen een onterecht voordeel halen, is dit zonder meer een dwaling te noemen. Mocht de gemeente de ambitie hebben in de toekomst de kosten voor beschoeiing voor haar rekening te nemen dan zie ik dat graag terug in een aangepaste versie van de Visie stadswater. Daarnaast wordt in de Visie het argument gebruikt dat bewoners de hele jaar een boot in het water hebben liggen en daar niet voor betalen. Dat is onjuist. Mijn boot gaat meestal in oktober uit het water en komt er pas in april weer in. Het gaat hier dus slechts om circa 6 maanden. Nadat de boot terug is uit de winterstalling en er onderhoud gepleegd is ligt de boot er weer prachtig bij itt veel ‘wrakken’ of half gezonken bootjes langs de overige vaarwegen. Voor een sinds mensenheugenis bestaande situatie die ook bestond toen ik het huis en mijn boot kocht kan de gemeente wat mij betreft niet zomaar een vergunningsplicht invoeren, zeker niet een met verstrekkende gevolgen. Wellicht kan dat wel wanneer de situatie verandert door verkoop van het huis. Dus hierbij wil ik graag een beroep op het 'gewoonterecht voor bestaande bewoners' en het verzoek doen daar minimaal een uitzondering voor te maken. Op die wijze voorkomt de gemeente veel gedoe met bewoners en bereikt ze op termijn toch volledig haar doelstellingen. ad 2) Circa 10 jaar geleden heb ik een prachtige sloep met dieselmotor gekocht om er op verschillende manieren mee te varen. Met mijn gezin, met vrienden, maar ook met collegas en klanten. Dat zijn met name korte rondjes door de stad en op die manier laat ik veel mensen van onze prachtige stad genieten. De investering was destijds ongeveer 40.000 euro dus mijn bezwaar gaat voor mij ergens over. Op dat moment bestonden er bij de gemeente geen plannen voor dit gebied. Beleid was er simpelweg niet voor zover ik kan achterhalen. Er was destijds en ook nu geen goed alternatief voor het maken van verdere tochten wat ik zo nu en dan doe. Als ik in de stad Utrecht in totaal 15 liter diesel per jaar verbruik is dat veel. De boot heeft een EU emissie compliance RCD 2. De boot verbruikt circa 1 liter diesel per uur varen en heeft daarmee dus een extreem lage uitstoot absoluut en ook per uur of kilometer varen is er sprake van extreem laag verbruik en dus geen significante schade aan de leefomgeving. Een diesel motor van een boot van in mijn geval 29 PK is namelijk ongeveer 1/5 tov een dieselmotor van een doorsnee auto. Kortom een dieselboot vaart dus super zuinig tov een auto laat staan tov een	kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. Voor verschillende type motorboten gelden verschillende ingangsdata wanneer het emissievrij varen wordt verplicht. Deze ingangsdata zijn 1 januari 2025, 1 januari 2027 en 1 januari 2030. 1) Met ingang van 1 januari 2025 verplichten we dat alle boten met een recreatieligplaatsvergunning die buiten de landelijke motorbotenroute liggen (BRTN-9) 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 2027 gaat de gemeente emissievrij varen verplichten voor alle recreatievaartuigen met een ligplaats. Langs de landelijke motorbotenroute BRTN-9 geldt een overgangsregeling van twee jaar. Dit betreft recreatieligplaatsen langs de Vaartsche Rijn. Op deze doorgaande route mogen tussen 2025 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 2025 verplaatsen naar een ligplaats langs de Vaartsche Rijn. Dit kunnen dus ook recreatievaartuigen van bewoners van Zilveren Schaats zijn. 3) Voor plezierboten van bezoekers die een rondje binnenstad varen en grotere motorjachten die op doorreis zijn is de ambitie van de gemeente om met ingang van 2030 emissievrij varen te verplichten. Dit is in lijn met de ambitie van het college om in 2030 een emissievrije zone in te voeren voor alle voertuigen in de binnenstad. De ambitie is om dit dus ook te laten gelden voor vaartuigen. Het merendeel van deze boten hebben een brandstofmotor en maakt gebruik van de landelijke motorbootroute BRTN 9. De gemeente gaat in gesprek met de partners van BRTN 9 (provincies, waterschappen, RWS, gemeentes en belangenorganisaties) om deze ambitie te realiseren. Eenzijdig optreden van de gemeente kan ertoe leiden dat recreanten de BRTN 9 route vermijden. Dit is ongewenst voor alle partijen. Recreatievaartuigen varen dan om de stad Utrecht heen door niet over de Vecht te varen maar gebruik te maken van het Amsterdams Rijnkanaal.

		busje laat staan tov een vrachtwagen. Daarnaast wordt de boot uitsluitend in de zomermaanden gebruikt voor relatief zeer korte afstanden. Vanaf einde zomer tot voorjaar wordt de boot uit het water getild en opgeslagen. Soms maak ik met mijn gezin en/of vrienden een wat verdere trip met mijn sloep buiten Utrecht en vaar ik bijvoorbeeld naar de Biesbosch, het eiland van Maurik, Vinkeveen, Loosdrecht en zelfs ben ik er een keer een aantal dagen mee naar Vlieland gevaren. Best een avontuur. Deze trips zijn met elektrische aandrijving niet meer te maken en bij het doorzetten van haar plannen organiseert de gemeente dus een significante beperking in de range en daarmee het (vaar)plezier van haar burgers. Dat vaarplezier is juist de reden waarom destijds de significante investering gedaan is en de boot is aangeschaft. Dit type boot koop je in tegenstelling tot een auto voor minimaal 30-40 jaar. De gemeente heeft het in de stadvisie over het stimuleren van emissieloos varen. Echter het eisen van elektrische aandrijving bij een nieuwe vergunning is niet zozeer stimuleren maar eisen en dat is echt wat anders. Deze eis voor bestaande eigenaren en boten op de zilveren schaats en de beperking in range qua km staan niet in verhouding tot wat het de gemeente zou kunnen opleveren. Namelijk een beoogde uitstootbeperking die volstrekt nihil te noemen is in relatie tot andere uitstoot veroorzakers in en om de stad. Denk aan industrie, diesel auto's, busjes en vrachtwagens. Aangezien de proportionaliteit van de maatregel evident afwezig is en zelfs onrechtvaardig te noemen is verzoek ik de gemeente als zij deze onderdelen van haar Visie wil doorzetten een effectrapportage op te stellen bij dit onderdeel van het voorgenomen plan. Hieruit zal blijken dat het effect van de voor sommige burgers ingrijpende maatregel totaal verwaarloosbaar en niet eens te meten of aan te tonen is. De paar liters diesel van een paar boten die er een paar rondjes per jaar mee varen tov alle dieselauto’s, busjes en vrachtwagens in de stad is iets wat zo ver achter de komma, na heel veel nullen gaat uitkomen dat het eigenlijk absurd wordt dit cijfer te berekenen. Het ingaan van beperkingen voor die categorieën voertuigen per 2028 en 2030 mag dan ook niet leidend zijn voor deze totaal andere categorie met en niet te vergelijken uitstoot per jaar. Een heel ander punt is nog dat er momenteel goede alternatieven voorhanden zijn qua klimaat impact beperkende brandstof. Zo kan de gemeente het gebruik van blauwe/duurzamere/bio diesel aanmoedigen of zelfs verplicht stellen. Ik zou dit toejuichen omdat het tot dezelfde resultaten leidt als de gemeente beoogt en het minimale effecten heeft voor de burger. Gezien de hoeveelheid liters diesel gaat het dan om praktisch emissieloos varen. Het voorhanden zijn van goede alternatieven is een extra reden de eis van elektrisch varen direct van tafel te halen. Als de gemeente ondanks alles haar plan wil doorzetten kan geen andere conclusie getrokken worden dat dit onbetrouwbaar bestuur betreft omdat de gemeente dan maatregelen neemt die niet alleen niet doelmatig maar ook disproportioneel zijn ten koste van haar burgers die haar betalen om goed, passend en uitvoerbaar beleid op te stellen en te handhaven. Kortom dan zou het naar 'burger pesten' neigen. De reden zou ook symboolpolitiek kunnen zijn maar ook daar zou de gemeente zich verre van moeten houden en zich moeten richten op maatregelen die echt effect hebben en de vergroening van de stad en de CO2 reductie echt	

		bevorderen. Er valt bovendien aan te tonen dat het ombouwen van diesel naar elektrisch zomaar 15000 euro kost en een verhogend effect heeft op de CO2 uitstoot en andere schadelijke stoffen heeft. Dit omdat de CO2 die vrijkomt bij het produceren van de benodigde batterijen waarschijnlijk duizenden malen hoger is dan de beperking die het oplevert van de 15 liter diesel per jaar. Het aantal vaarkilometers per jaar en de daarmee gepaard gaande uitstoot rechtvaardigt dus niet de kostbare en netto CO2 uitstotende aanpassing naar elektrisch. Ik begrijp dat het omslagpunt voor auto's circa 40.000 km is. Voor boten is dat omslagpunt sowieso bij veel meer km, dit gezien de zuinigere motoren met lage PKs en daarnaast zou het per boot per jaar om max 100 km varen gaan wat niet in verhouding staat tot het omslagpunt. Tegelijkertijd zouden de bestaande boten niet verdwijnen maar elders in Nederland gewoon doorvaren omdat hun economische waarde nog dusdanig is dat het niet varen met deze dieselboten simpelweg kapitaalvernietiging in zou houden. Mocht de gemeente willen vasthouden aan haar eis dat dwingt de gemeente bewoners niet alleen tot disproportionele uitgaven, het zorgt daarmee dus ook voor een netto hogere CO2 uitstoot hetgeen niet past in het beleid van de overheid en in het bijzonder de gemeente. Kortom dit specifieke onderdeel van voorgestelde maatregelen schiet volledig en bewijsbaar haar doel voorbij! De juridische kosten die de bewoners en de gemeente zullen moeten maken bij het doorzetten van haar plannen zijn ook niet uit te leggen aan de bevolking en zal, gezien het volstrekte gebrek aan doelmatigheid en de aantoonbare disproportionaliteit, in alle redelijkheid door een rechter teruggefloten worden. Dit zal tevens tot reputatie schade leiden voor de gemeente en gecommuniceerd worden in de lokale en landelijke pers. Er valt tevens niet uit te sluiten dat dit verstrekkende (politieke) consequenties zal hebben voor de direct betrokkenen en de verantwoordelijke wethouder. Ik verzoek u ook dringend de verantwoordelijk wethouder mevrouw S. Schilderman over dit risico te informeren. Dit klinkt wellicht wat onaardig maar zo is het uitdrukkelijk niet bedoeld! Een bijeffect is dan wellicht het volgende: de inhoudelijke argumenten van een 'falende overheid' zijn helaas dan ook koren op de molen van die Nederlanders die de noodzaak tot verduurzaming minder zien of zelfs volstrekt onnodig vinden. Dat laatste vind ik extra kwalijk omdat die mensen juist met feiten tot goede inzichten gebracht moeten worden tot activiteiten die leiden tot het actief verduurzamen van bijvoorbeeld hun woningen. Die burgers onnodig reden geven voor anti- overheidssentiment is niet helpend in de huidige maatschappij. Als er uiteindelijk gekozen moet worden is het betalen van een vergunning voor mijn bestaande boot nog wel overkomelijk mits er geen beperkingen zijn tav de huidige bewoners en boten. Als dat bijdraagt aan goed onderhoud en beheer vd waterwegen in de stad betaal ik dat graag. Het quasi verduurzamen door het stellen van onredelijke eisen aan haar burgers, in een bestaande situatie, die netto tot meer uitstoot zullen leiden is voor mij niet overkomelijk. Daarom zal ik op principiële en ethische gronden deze ongetwijfeld goed bedoelde maar in de praktijk mijns inziens onredelijke en onjuiste gekozen richting desnoods met juridische middelen gaan	

		bestrijden samen met andere belanghebbenden, mocht de gemeente dit willen doorzetten. Desnoods tot aan de hoge raad omdat dit dusdanig ondoelmatig en onrechtvaardig is, dat iemand de gemeente in dat geval een halt zou moeten toeroepen als goed ogende en logisch klinkende redeneringen inhoudelijk haar doel voorbij schieten. Ook communicatief zal ik mij dan gedwongen voelen diverse media te informeren en de situatie dusdanig onderbouwen dat het, te bewijzen falende beleid van de gemeente Utrecht, publiek bekend zal worden. Ik hoop oprecht dat het zover niet hoeft te komen. Veel liever, en heel graag zelfs wil ik u en de wethouder uitnodigen in het voorjaar of in de zomer op mijn boot een mooie tocht over de grachten te maken. Jullie kunnen dan zelf ervaren hoe rustig het is, je hoort de motor namelijk praktisch niet en hoe er ook geen walm van mijn boot komt. Ik zou het oprecht een eer vinden jullie door de grachten te mogen vervoeren, tegelijkertijd beloof ik jullie veel historische feiten over de stad te vertellen die jullie hoogstwaarschijnlijk nog niet kennen. Wat zou naar mijn idee wel een goede manier voorwaarts zijn? 1) Kom ervaren hoe het is om met een kleine dieselmotor praktisch geluidloos, praktisch emissieloos en zonder walm over de prachtige grachten te varen. De tocht zal u niet tegenvallen 2) De allerbeste manier voorwaarts is wat mij betreft voor een klein gebied als de zilveren schaats waar maar een paar boten liggen, die weinig opbrengen qua vergunningen, waar mensen zelf hun beschoeiing betalen en waarbij de boten aantoonbare netto verwaarloosbare uitstoot hebben, geen onnodig gedoe met bewoners te organiseren door het stellen van nieuwe eisen van een vergunning al dan niet met elektrisch varen, achterwege te laten 3) Mocht de gemeente toch van mening zijn dat het dringend noodzakelijk is de bestaande situatie die goed werkt te veranderen, dan moet er a) een kloppende redernering komen waarom dat belangrijk en urgent is en b) tevens doelmatig en proportioneel, en zou zij c) eerst juridisch moeten uitzoeken of zij uberhaupt op de zilveren schaats tot een vergunningplicht mag overgaan gezien het eigendom/beheer door HDSR 4) Als dit juridisch onderbouwd kan worden en de gemeente vergunningen kan afdwingen dan zouden die voor bestaande bewoners en bestaande boten gegarandeerd afgegeven moeten worden zonder eis van elektrische vaartuigen of andere beperkingen gezien het ontbreken van doelmatigheid en proportionaliteit en gezien het historisch ontbreken van enig beleid waar de burger bij aanschaf van zijn boot rekening mee had kunnen houden. Een boot koop je nu eenmaal niet voor een paar jaar eerder voor de rest van je leven. Sterker nog gezien het beperkte gebruik is het juist heel duurzaam een bestaande boot over heel veel jaren te gebruiken en gelukkig kan dat ook 5) Bij verkoop van huis of boot zou de gemeente voor nieuwe huiseigenaren of nieuwe boten wel een nieuwe vergunning al dan niet met de eis van elektrische boten kunnen afdwingen en daarmee op termijn toch haar doelstellingen bereiken. De gemeente moet zich dan wel realiseren dat door de zeer beperkte elektrische range zij daarmee ernstig ingrijpt op de mogelijkheden van het gebruik van de boten naar andere vaarwegen in Nederland en daarmee in de mogelijkheden van burgers om te recreëren	

		6) Een alternatief is dat de gemeente blauwe/duurzamere/biodiesel stimuleert of verplicht stelt. Daarmee zou veel materiële schade voor bestaande bewoners voorkomen kunnen worden 7) Aanvullend punt: te allen tijde moet sowieso een soort ‘recht van overpad’ komen vanuit de Zilveren Schaats via de Biltse Grift naar de Nederlandse vaarwegen waaronder BRTN-9 voor bestaande motorboten. Dit sluit ook goed aan bij de hoofdambitie van de gemeente om het varen meer toegankelijk te maken Graag zie ik een inhoudelijke en procesmatige reactie tegemoet net als: A. verwijdering van het argument dat het niet eerlijk zou zijn dat bewoners niet betalen voor hun vergunning of anderzijds de verplichting van de gemeente bij vergunning ook de kosten van de beschoeiing op zich te nemen B. de juridische onderbouwing van het recht op uitgeven van vergunningen op een gebied van HDSR C. de genoemde effectrapportage die redelijkerwijs hoort bij het voorgenomen plan/besluit die dan tevens aan zal tonen dat de huidige richting op dit onderdeel van het plan niet doelmatig en niet proportioneel en daarmee onredelijk is D. een uitwerking van een alternatief plan met blauwe/bio diesel en een vergelijking van de effecten daarvan met de optie elektrisch varen tov de totale uitstoot binnen de gemeente in relatie tot de kosten voor bewoners om hun boten om te laten bouwen Mocht u na deze onderbouwing vragen hebben of het nuttig achten overleg te hebben dan ben ik daar uiteraard zeer toe bereid. Hopende op een goede samenwerking en aanpassing van de bestaande plannen wens ik u een bijzonder fijne kerstperiode en een heel mooi en gelukkig 2023 voor uzelf en de stad.	

88	Vaarondernemer	Tijdens de bijeenkomst Visie stadswater van 14/11 j.l. heb ik nav de toelichting en dialoog over de c-Visie een opmerking gemaakt over dat het mogelijk wijs zou zijn de uitdaging beheer/handhaving aan de voorkant verder met elkaar te gaan bespreken en kijken of er mogelijkheden zijn voor meer gezamenlijke verantwoordelijkheid bij bv handhaving ipv dat vaarondernemers tav dat punt mogelijk alleen maar naar de gemeente kijken. Zou je niet meer je gezamenlijk voor het beheer, veiligheid, geluidsoverlast e.d. op het water verantwoordelijk kunnen voelen? En dan daar een plan met elkaar voor willen maken? En daarbij behorende afspraken over kunnen maken? En vervolgens als experiment voor een met elkaar vast te stellen periode met elkaar uitvoeren in de praktijk en vervolgend evalueren, bijstellen, enz. Indien passend zou dan bij de uitwerking van de Visie bij punt 3.4 Regels, handhaving en veiligheid en Bevorderen van goed en veilig vaargedrag, bij ambitie 11 na punt 11.3 een nieuw punt toegevoegd dienen te worden: Proef/ experiment in uitvoering met vaarondernemers van gezamenlijk beheer en verantwoordelijkheid. Naast BOA's ook rol en gedeelde verantwoordelijkheid bij vaarondernemers. Om punt mogelijk op te kunnen nemen lijkt me dat op korte termijn initiatief voor dit idee genomen zou moeten worden en getoetst in de groep vaarondernemers. Indien het idee resoneert, zoals ik in de pauze en na de sessie proefde bij enkele leden van het projectteam, dan zou na gewenst overleg met de gemeente/ Havendienst/projectteam ondergetekende namens de StRSU een faciliterende rol in deze willen invullen. Ben benieuwd en zou idee graag op korte termijn met projectteam willen afstemmen.	Na vaststelling van de Visie in de gemeenteraad gaan we graag met u en andere vaarondernemers om tafel om te bepalen hoe we de proef met BOA's samen kunnen vormgegeven.

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling ~~Visie~~ Beleidsnota stadswater

Beleidsveld	Markten en Havens
Organisatieonderdeel	Stadsbedrijven
Opsteller	~~Jasper Tamboer~~Leonard van den Houten
Kenmerk	11213631
Vergaderdatum raad	volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De ~~Visie~~ Beleidsnota stadswater vast te stellen als beleidskader voor het gebruik van het stadswater, met daarin de volgende twaalf ambities onderverdeeld in vier categorieën:
   a. *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;
   b. *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;
   c. *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;
   d. *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.

   en de volgende ~~twee~~ drie uitgangspunten:
   i. Er is ruimte voor groei van het gebruik van het stadswater. We ~~stimuleren~~ faciliteren groei in een rustig tempo en houden door middel van monitoring vinger aan de pols;
   ii. De uitvoering van de ~~Visie~~ beleidsnota volgt tien leidende principes voor afweging van andere belangen die op de kant of onder water spelen.
   ~~ii.~~iii. Het halen van de waterkwaliteitsdoelen uit de Europese Kaderrichtlijn Water, zoals vastge~~steld~~legd in de Visie water en riolering (2022), is uitgangspunt bij de uitwerking van de ~~Visie~~ Beleidsnota stadswater.

2. De ~~Visie~~ Beleidsnota stadswater op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht, als onderdeel van het thematisch beleid van de ‘Omgevingsvisie Utrecht’.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

De ~~Visie~~ Beleidsnota stadswater richt zich op het gebruik van het openbare water waar je kan varen of zwemmen en ~~op~~ van de oevers waar je kan verblijven en wandelen. De hoofdambitie van deze ~~Visie~~ beleidsnota is het stadswater toegankelijker maken voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Dit gebeurt enerzijds door nieuwe mogelijkheden te bieden om het water beter te benutten. En anderzijds door grenzen te stellen om overlast te voorkomen. De ~~Visie~~ beleidsnota is het beleidskader voor de beoordeling van nieuwe ontwikkelingen en plannen voor het gebruik van het stadswater, nu en in de toekomst.

Context

Aanleiding

De druk op het openbare water neemt toe. De stad groeit en de periodes met warm en droog weer nemen 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 nodig om ~~een visie op~~ beleid over het gebruik van het stadswater vast te leggen.

Utrecht wil een stad zijn waarin gezond stedelijk leven voorop staat. Dit is verder uitgewerkt in de 'Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' (RSU 2040). De ~~Visie~~ Beleidsnota stadswater geeft invulling aan de gestelde ambities van de RSU en beschrijft het nieuwe beleid van de gemeente voor het gebruik van het stadswater. De ~~Visie~~ Beleidsnota stadswater biedt inwoners, bezoekers en ondernemers perspectief hoe het vaarwater en buitenzwemplekken in Utrecht te gebruiken en te ontwikkelen. Het biedt de gemeente een kader voor de beoordeling van nieuwe ontwikkelingen en plannen.

Deze ~~visie~~ beleidsnota gaat overwegend over het menselijk gebruik van stadswater en doet voorstellen waar het beter kan. Dieren en waterplanten zijn een belangrijke medegebruiker van het water. In de uitwerking van ~~de Visie~~ het beleid betrekken we ook de ecologie bij het maken van nadere keuzes. Daarbij geldt het principe dat het gebruik van stadswater niet mag leiden tot verslechtering van de aanwezige natuur en biodiversiteit (zie verder principe 1 onder beslispunt 1, argument 1.6). Er bestaan verschillende visie en nota's van gemeente om de waternatuur en leefgebied voor waterdieren en planten te verbeteren. Zie paragraaf 1.~~5~~4 in de ~~Visie~~ Beleidsnota stadwater voor een overzicht.

Juridische context

De raad is bevoegd om kaderstellend beleid vast te stellen. Overeenkomstig de standaard voor de beleidscyclus hebben wij een Beleidsnota stadswater opgesteld. Deze ~~Visie~~ beleidsnota wordt vastgesteld als onderdeel van de 'Omgevingsvisie Utrecht'. In de Omgevingsvisie Utrecht staat al het gemeentelijke beleid over de fysieke leefomgeving. De ~~Visie~~ Beleidsnota stadswater valt onder het thematisch beleid. Dit beleid geldt voor de hele gemeente. Na vaststelling door de gemeenteraad is deze ~~Visie~~ beleidsnota het beleidskader voor nieuwe ontwikkelingen en plannen.

Conform de participatie- en inspraakverordening konden geïnteresseerden tijdens de inspraakperiode van 4 november tot en met 23 december 2022 reageren op ~~de~~ het concept ~~Visie~~. Hiermee voldoen we aan de procedure voor vaststelling van de Omgevingsvisie onder de Omgevingswet (3.4 Awb).

Beslistermijn

Er is geen specifieke beslistermijn voorzien.

Beoogd effect

De ~~Visie~~ Beleidsnota stadswater biedt inwoners, bezoekers en ondernemers perspectief hoe het vaarwater en buitenzwemplekken in Utrecht te gebruiken. De ~~Visie~~ Beleidsnota stadswater zorgt ervoor dat er ook in de toekomst voor iedereen plek is op het water om te recreëren en te genieten.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- 3 oktober 2017: Raadsbrief Roeien op het Merwedekanaal
- 22 januari 2020: Raadsbrief Evaluatie limieten exploitatievergunningen commerciële

vaartuigen Utrecht
- 28 januari 2020: Raadsbrief Gezonken/zinkende bootjes en locaties voor nieuwe ligplaatszones
- 3 juni 2020: Raadsbrief Afschaffen limieten commerciële boten Utrecht
- 1 december 2020: Raadsbrief Onderzoek buitenzwemwater Utrecht
- 15 februari 2021: Raadsbrief Startnotitie Visie stadswater
- 25 november 2021: Raadsbrief Participatie Visie Stadswater
- 25 mei 2022: Raadsbrief Vaststelling rapport monitoring bezoek aan buitenzwemwater in en om Utrecht
- 11 november 2022: Raadsbrief Vrijgave voor inspraak Visie Stadswater Utrecht
- 1 november 2023: Raadsbrief Vervolg Visie stadswater

Moties

De ~~Visie~~ Beleidsnota raakt aan diverse moties. In de ~~Visie~~ Beleidsnota verwijzen we in de tekst naar:
- Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1: M47/2022 Samen in zee voor een stadsstrand in Papendorp (motie ingetrokken en overgenomen). Momenteel wordt er in de gebiedsontwikkeling van Papendorp onderzocht of er een stadsstrand gerealiseerd kan worden.
- Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1: M146/2022 Zorg voor spreiding van zwemwater over de stad (motie aangenomen). De Visie stadswater geeft invulling aan de motie.
- Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1: M386/2021 Zwemwater werkspoorkwartier (motie ingetrokken en overgenomen). In het uitvoeringsprogramma Stadswater geven we verder invulling aan de motie.
- Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.2: M145/2022 informeel zwemwater, veiliger en met minder overlast (motie aangenomen). In het uitvoeringsprogramma Stadswater geven we verder invulling aan de motie.
- Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheden 7.6 en 7.7: M166/2021 Toekomstgerichte, eerlijke liggelden voor boten in Utrecht (motie ingetrokken en overgenomen). De Visie geeft invulling aan de motie. Het voorstel is dat recreatieve vaartuigen, die aan achtertuinen liggen, en verhuurbedrijven van kano's en SUPS ook mee gaan betalen voor het gebruik van het vaarwater (zie verbetermogelijkheden 7.6 en 7.7).
- Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheden 12.5: M56/2021 Veiligheid bij de Muntbrug (motie aangenomen). Met het remmingswerk is de oplossing in beeld, verdere planuitwerking loopt. Er is nog geen dekking, planning en prioritering volgt via het uitvoeringsprogramma.

Behandeling commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte en raad
- Commissie MGOR. 14 september 2023: raadsvoorstel Vaststelling Visie stadswater
- Commissie MGOR, 12 oktober 2023: raadsvoorstel Vaststelling Visie stadswater
- Gemeenteraad, 7 december 2023: Tussentijdse besluitvorming Stadswater
  - M457 Doorgaan met onderzoek zwemwater
  - M459 Richtlijnen onderzoek zwemwater
  - M460 Verlies het stadsstrand niet uit het oog
  - M465 Toepassen Utrecht Standaard Toegankelijk

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De ~~Visie~~ Beleidsnota stadswater vast te stellen als beleidskader voor het gebruik van het stadswater, met daarin de volgende twaalf ambities onderverdeeld in vier categorieën: *a. 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; *b. 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; c. *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; *d. 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. en de volgende ~~twee~~ drie uitgangspunten: i. Er is ruimte voor groei van het gebruik van het stadswater. We ~~stimuleren~~ faciliteren groei in een rustig tempo en houden door middel van monitoring vinger aan de pols; ii. De uitvoering van de ~~Visie~~ beleidsnota volgt tien leidende principes voor afweging van andere belangen die op de kant of onder water spelen. ii. Het halen van de waterkwaliteitsdoelen uit de Europese Kaderrichtlijn Water, zoals vastgelegd in de Visie water en riolering (2022), is uitgangspunt bij de uitwerking van de Beleidsnota stadswater.
Argumenten	
1.1	Water om vanaf de oever te beleven is belangrijk om de natuur in en langs het stadswater te versterken (ambities 1 t/m 3).
	De eerste drie ambities versterken de natuur- en belevingswaarde van het stadswater. Alle stadswateren zijn belangrijke verbindingen die groengebieden met elkaar verbinden. De gemeente versterkt deze verbindingen door het water en de oevers aantrekkelijk te maken met gevarieerde beplanting. Ook gaat de gemeente nieuwe wandelpaden langs het water aanleggen en meer verblijfsplekken langs het water maken. Door een strenger beleid op verwaarloosde plezierboten zorgt de gemeente dat meer mensen genieten van het water.
1.2	Water om op of in te recreëren en te sporten draagt bij aan gezond stedelijk leven (ambities 4 t/m 6).
	De gemeente spant zich in om het aantal buitenzwemplekken uit te breiden en te spreiden over de stad. Als eerste onderzoekt de gemeente voor de vijf populairste locaties of officieel zwemwater mogelijk en wenselijk is. Waar mogelijk verbetert de gemeente niet-officiële locaties waar in beperkte mate gezwommen wordt. Tegelijkertijd wil de gemeente het buitenzwemmen 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. Daarnaast moet in Utrecht plek blijven voor roei- en trainingswater zoals afgesproken in het convenant met de drie Utrechtse roeiverenigingen. De gemeente helpt de roeiverenigingen bij het zoeken van op- en afstapplekken voor toproeiers in Vianen en recreatieve roeiers langs de Vecht en een nieuwe roeibaan in polder Rijnenburg. De gemeente gaat bestaande kanoroutes verbeteren en mogelijk uitbreiden door meer in- en uitstapplekken (ook rustplek) te realiseren voor kano en SUP. Dit draagt bij aan spreiding van drukte in de binnenstad.
1.3	De ambities bij water om op te varen dragen bij aan een eerlijke verdeling van schaarse ruimte en aan verduurzaming van het vaarverkeer (ambities 7 t/m 9)
	De gemeente wil een eerlijke verdeling van schaarse ruimte om op te varen. De gemeente gaat daarom de huidige openbare op- en afstapplekken verdelen over exploitanten waardoor de Oosterkade wordt ontlast als gewilde locatie voor passagiers. Ook gaat de gemeente de huidige "exclusieve" op- en afstapplekken langs de Oudegracht voor de passagiersvaart openbaar maken voor alle

	exploitanten. De gemeente wil de ligplaatsvergunningen voor 37 commerciële vaartuigen (passagiersboten, rondvaarboten en waterfietsen) omzetten naar bepaalde tijd om nieuwe ondernemers op termijn een kans te bieden. Daarnaast wil de gemeente meer ruimte bieden aan gedeeld gebruik van het water zoals het verhuren van fluisterbootjes en passagiersschepen. Tevens willen wij dat alle gebruikers een marktconforme prijs voor het gebruik van het water betalen. De gemeente werkt aan verschillende actielijnen om het aandeel goederenvervoer over water te vergroten. De verandering naar vervoer over water vraagt om een integrale stedelijke aanpak. Met het uitvoeringsprogramma goederenvervoer 2023-2026 geeft de gemeente hier invulling aan. Het klimaat en onze gezondheid vragen om voorrang te geven aan schone manieren van vervoer. Voor voertuigen worden de toelatingseisen van de milieuzone strenger en vanaf 2025 worden bedrijven binnen de zero-emissiezone over de weg alleen nog uitstootvrij bevoorraad. Naast voertuigen wil de gemeente dat ~~dit~~ ook ~~gaat gelden voor~~ de verschillende categorieën vaartuigen vanaf 2026 emissievrij gaan varen. In ~~paragraaf 3.3 van de Visie~~ de beleidsnota staat onder ambitie 9 het voorgestelde beleid voor verschillende type motorboten.
1.4	Regels, handhaving en veiligheid dragen bij aan de leefbaarheid van de stad (ambities 10 t/m 12).
	Utrecht heeft een van de mooiste oude binnensteden in Europa. In een binnenstad moet levendigheid samengaan met rust. Dat maakt de stad leefbaar. De gemeente bevordert goed en veilig vaargedrag ~~bevorderen~~ door duidelijk te maken wat wel en niet kan. Door duidelijkere grenzen te stellen en toe te zien op naleving streven we ernaar om overlast niet te laten toenemen en waar mogelijk te verminderen. Daarom stellen we een vaarverbod voor de nacht voor, een verbod op versterkte muziek vanaf vaartuigen en gaan BOA's toezicht houden vanaf een boot in plaats van vanaf de waterkant. Ook bepalen we samen met omwonenden welke maatregelen we kunnen nemen om de overlast bij drukbezochte zwemlocaties zoals Muntsluis en Veilinghaven te verminderen. Om gevaarlijke situaties en ongelukken in de toekomst te voorkomen zet de gemeente in op het tegengaan van brugspringen, het op termijn instellen van eenrichtingsverkeer in de zomermaanden en het realiseren van een remmingswerk (object in het water om vaartuigen af te remmen) ter hoogte van de Munt.
1.5	Door stapsgewijze groei wordt de ruimte op het water beter benut.
	Tot 2040 verwacht de gemeente dat het drukker gaat worden op het water vanwege de groei van de stad en de warmere zomers. De inschatting van gemeente is dat we op het water in de binnenstad maximaal 50% meer vaartuigen kunnen opvangen tijdens drukke zomerdagen. 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 kan de gemeente de effecten van verbetermogelijkheden meten, nieuwe knelpunten in beeld krijgen en, indien nodig, bijsturen.
1.6	Bij de uitvoering van de beleidsnota ~~Visie~~ helpen tien leidende principes bij het maken van verdere keuzes.
	De verbetermogelijkheden uit de~~ze~~ ~~Visie~~ Beleidsnota stadswater raken vaak andere belangen die op de oeverkant of onder water spelen. De gemeente hanteert tien principes bij de uitvoering van deze ~~Visie~~ beleidsnota die ons helpen bij het maken van verdere keuzes. De tien principes zijn: 1. Behoud en verbetering van **gezond water**. ~~Het gebruik van het stadswater mag niet leiden tot verslechtering van de aanwezige natuur en biodiversiteit~~. 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 Visie 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**. Doel van dit principe is om overlast voor omwonenden mee te wegen in de verdere keuzen in de verdere uitwerking van de beleidsnota.~~Visie en op de meest druk bezochte plekken, zoals het gebied rond de Muntsluis en Veilinghaven, de overlast te verminderen.~~ 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 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 ~~basis~~behoefte en moeten **voor iedereen toegankelijk** zijn. 5. **Beroepsvaart gaat boven pleziervaart**, ~~net zoals al op het water geldt. Beroepsvaarders krijgen eerder een ontheffing om te mogen afmeren om te laden en te lossen. Als gemeente kijken we hoe we vanaf de oever maatwerk kunnen leveren om vervoer over water meer mogelijk te maken.~~ Deze voorrangsregel geldt al op het water. Bij verdere keuzes over het gebruik van het 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.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	Overlast vanaf het water en bij drukbezochte zwemlocaties zal blijven tijdens warme zomerdagen
	Door groei van de stad en meer hetere zomers door klimaatverandering bestaat het risico dat overlast vanaf het water en bij drukbezochte zwemlocaties blijft bestaan. De ~~Visie~~ beleidsnota stelt als doel om de overlast te verminderen door grenzen te stellen aan het gebruik van het stadswater. Tevens zet de gemeente de handhaving vanaf het water door. Ondanks deze inspanning bestaat de kans dat de overlast tijdens drukke zomermaanden zal blijven.
1.2	Vermindering van waterkwaliteit door opwarming van water staat waterrecreatie, met name buitenzwemmen, in de weg.

	Warmere zomers leiden tot opwarming van het water en daarmee tot meer kans op waterkwaliteitsproblemen als blauwalg en botulisme. Dit vormt nu al een steeds groter wordend probleem. Dit kan leiden tot sluiten van officiële zwemlocaties en minder geschikt water om te recreëren. Met het waterschap werkt de gemeente naast de ~~Visie~~ Beleidsnota stadswater aan een maatregelenpakket om de waterkwaliteit te verbeteren, maar een deel van de oorzaken van de waterkwaliteitsproblemen ligt helaas buiten de invloedssfeer van de gemeente en waterschap.
1.3	De ~~Visie~~ Beleidsnota stadswater raakt aan veel opgaven en werkzaamheden van andere organisaties, samenwerken is noodzakelijk.
	De gemeente heeft slechts over een gedeelte van de vaarwegen en de oevers zeggenschap. Naast de gemeente zijn er in de stad Utrecht 3 andere vaarwegbeheerders: Rijkswaterstaat, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. De provincie is bevoegd gezag voor het regionaal vaarwater en is bevoegd om officiële zwemlocaties aan te wijzen. Daarnaast hebben bewoners, bezoekers, ondernemers voor passagiersvaart, goederenvervoerders invloed op het gebruik van het stadswater. Voor de uitvoering van de ~~Visie~~ beleidsnota blijft de gemeente samenwerken met medeoverheden en verschillende gebruikersgroepen.
1.~~5~~4	Voor 2024 en verder is nog geen (structurele) ~~geld~~ dekking voor de realisatie van alle verbetermogelijkheden ~~structurele versterking van de organisatie~~
	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). Dat geldt ook voor 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. Inzicht in de kosten voor toezicht en handhaving ontstaat bij 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. ~~Het uitvoeren van de projecten en activiteiten uit de Visie stadswater vraagt om meer inzet van de organisatie. Als eerste is er meer menskracht nodig voor de beleidsontwikkeling, advisering en vergunningverlening op terrein van varen, zwemmen en recreatie. Ook is er extra capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) nodig om de ambities uit de Visie te realiseren. Op den duur is meer inzet vanuit beheer nodig, omdat er meer voorzieningen gerealiseerd worden en locaties steeds intensiever worden gebruikt. Op dit moment is er nog geen dekking voor versterking van de huidige organisatie, zonder versterking zal er meer tijd nodig zijn om alle verbeteringen door te voeren. Voor 2023 is een incidentele bijdrage van 70.000 euro binnen het programmabudget Openbare ruimte en groen beschikbaar gekomen voor het onderzoek naar uitbreiding buitenzwemplekken en het voortzetten van de pilot met BOA's op het water. De structureel benodigde menskracht zal in het uitvoeringsprogramma 2024-2027 worden opgenomen~~.
Beslispunt	
2	De ~~Visie~~ Beleidsnota stadswater op te nemen in de Omgevingsvisie Utrecht, als onderdeel van het thematisch beleid.
Argumenten	
2.1	De gemeenteraad stelt deze ~~Visie~~ beleidsnota vast als onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht. In de Omgevingsvisie Utrecht staat al het gemeentelijke beleid over de fysieke leefomgeving. De ~~Visie~~ Beleidsnota stadswater valt onder

	het thematisch beleid. Dit beleid geldt voor de hele gemeente en staat op deze internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/. Na vaststelling in de gemeenteraad is de ~~Visie~~ Beleidsnota stadswater het kader voor nieuwe ontwikkelingen en plannen. Wanneer de gemeente bij besluiten afwijkt van deze ~~Visie~~ beleidsnota dan moet zij dit goed kunnen motiveren.

Financiën

~~In de Visie stadswater staan totaal 48 verschillende verbetermogelijkheden. Er is budget om de voorbereidingsfase van 38 verbetermogelijkheden op te pakken. Voor 10 activiteiten en maatregelen is nu geen budget. Dit zijn maatregelen of activiteiten die later kunnen. Er is op dit moment nog geen dekking voor de uitvoeringkosten. Daarnaast vraagt de voorbereiding en uitvoering van de Visie om versterking van de gemeentelijke organisatie.~~

~~De kosten van de voorbereidingsfase van een drietal ambities uit deze Visie kunnen meeliften met andere programma's van gemeente. Het gaat om de volgende ambities en programma's:~~

- ~~Ambitie 1: Oevers aantrekkelijker maken met gevarieerde beplanting (Programma Water en Riolering en Meerjarenperspectief Ruimte, onderdeel Groen)~~
- ~~Ambitie 2: Meer mensen kunnen bewegen en ontspannen langs het water (Meerjarenperspectief Ruimte, onderdelen mobiliteit en Groen en nieuwe gebiedsontwikkelingen)~~
- ~~Ambitie 8: Meer transport en bevoorrading van (zware) goederen over het water (programma Goederenvervoer)~~

~~Daarnaast zijn er ambities die kunnen worden opgepakt door de vaste organisatie van de gemeente. Deze activiteiten vallen onder:~~

- ~~Ambitie 3: Water meer aantrekkelijk en beleefbaar maken~~
- ~~Ambitie 10: Bevorderen van goed en veilig vaargedrag~~
- ~~Ambitie 11: Verminderen overlast vanaf het water (behalve voor 11.1 en 11.2).~~

~~Tenslotte zijn er financiële middelen beschikbaar vanuit het coalitieakkoord. Het college wil deze middelen inzetten voor de ambities 4, 5, 6, 7, 9 en 12. Voor deze Visie gaat het om totaal € 350.000,- voor de periode 2023-2026 en structureel vanaf 2027 jaarlijks € 10.000,-. Deze middelen gaat de gemeente voornamelijk inzetten voor verdere aanpassing van regels, planvorming, monitoring en nader onderzoek.~~

~~Voor de uitvoering van fysieke maatregelen is (nog) geen dekking. Denk aan het inrichten van nieuwe officiële zwemplekken inclusief toiletvoorzieningen, het verbeteren van niet officiële plekken inclusief toiletvoorzieningen, het borgen van het locatiebeheer van de zwemplekken in de organisatie, het instellen eenrichtingsverkeer van Oudegracht, het realiseren van extra overdraagplaatsen voor kano en SUP, het aanwijzen van openbare op- en afstapplekken voor passagiersschepen en rondvaartboten langs de Oudegracht. Om in lijn te komen met de nieuwe standaard voor beleidsnota's zal de Visie stadswater worden aangevuld met indicatoren en een financiële paragraaf. Deze indicatoren en financiële paragraaf zullen als aanvulling op de Visie ter vaststelling worden aangeboden aan de gemeenteraad. Hierna kan het college het uitvoeringsprogramma 2024-2027 vaststellen.~~

~~Tegelijkertijd is er versterking van de organisatie nodig voor het structureel beleggen van projecten en activiteiten. Als eerste gaat het over beleidsontwikkeling, advisering en vergunningverlening op het terrein van varen, zwemmen en recreatie. Daarbovenop vragen meerdere verbetermaatregelen uit de Visie om extra toezicht en handhaving en het opleiden van BOA's voor in het vaarseizoen. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de Waterpolitie, de waterschappen en Rijkswaterstaat.~~ In de financiële paragraaf van de beleidsnota hebben we 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 paragraaf bevat niet 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. Inzicht in de kosten voor toezicht en handhaving ontstaat bij 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.

Vervolg

Tot 20~~40~~35 wil de gemeente de ambities uit deze ~~Visie~~ Beleidsnota stadswater samen met bewoners, bedrijven, belangenorganisaties en andere overheden realiseren. ~~Dit begint met het boeken van resultaten op de korte termijn, de periode van 2024 tot 2027.~~ De realisatie van de ~~Visie~~ beleidsnota loopt via het uitvoeringsprogramma (2024-202~~7~~8). Het uitvoeringsprogramma zal worden vastgesteld door het college.

Na de vaststelling van de ~~Visie~~ beleidsnota wordt, als onderdeel van het Uitvoeringsprogramma stadswater, de Havenverordening uit 2015 geactualiseerd. 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. Met de Havenverordening toetst de gemeente nieuwe aanvragen en activiteiten op en aan het stadswater. Na vaststelling van de Havenverordening door de gemeenteraad gelden de nieuwe regels die voortvloeien uit deze ~~Visie~~ beleidsnota.

Participatie

De ~~Visie~~ Beleidsnota stadswater is samen met verschillende belanghebbenden (waaronder inwoners) en gebruikers gemaakt. Tijdens de participatie hebben tot op heden in totaal circa 2.000 mensen meegedacht. In totaal zijn ~~48~~50 kansrijke verbetermogelijkheden in de ~~Visie~~ beleidsnota opgenomen waarvan 32 uit de participatie komen. Een beschrijving van de ambities en verbetermogelijkheden staan in hoofdstuk 3 van de Visie.

De deelnemers bestonden uit 12 verschillende typen gebruikers van het stadswater: bewoner aan het water/ woonbootbewoner, roeier, kanoër/ SUPper, zeeverkenner, pleziervaarder, bezoeker, wandelaar/ fietser, zwemmer, goederenvervoerder, professionele passagiersvervoerder, sportvisser en anders (stichting, overheid, fractiemedewerker politieke partij). In de ~~Visie~~ beleidsnota staan 8 portretten van verschillende gebruikers.

De ~~Visie~~ Beleidsnota stadswater kwam vanaf 2020 stapsgewijs tot stand. Allereerst ~~is~~ zijn via een enquête 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. Vervolgens zijn mogelijke verbetermogelijkheden tijdens 3 stadsgesprekken besproken. Daarna zijn 2 werksessies georganiseerd om de uitkomsten van het uitgevoerde onderzoek te presenteren en de meest kansrijke verbetermogelijkheden te bepalen. Op 25 november 2021 is de gemeenteraad tussentijds geïnformeerd over de opbrengst van de participatie van de, toen nog, Visie stadswater (zie raadsbrief kenmerk 9433207).

In de eerste helft van 2022 is de opbrengst uit de participatie uitgewerkt naar een (toen nog) concept Visie. Deze (toen nog) concept Visie is najaar 2022 getoetst tijdens de inspraakperiode. In bijgevoegde reactienota zijn de 88 inspraakreacties van bewoners, gebruikers en belanghebbenden opgenomen en beantwoord. Ook staat in de reactienota welke aanpassingen zijn gedaan aan de (toen nog) visie.

Communicatie

De ~~Visie~~ Beleidsnota stadswater, de reactienota, het participatieverslag en de onderzoeken worden op de projectsites www.utrecht.nl/visiestadswater en de Denkmee-site van gemeente gepubliceerd.

Communicatie over de besluitvorming en verwerking van de inspraakreacties vindt plaats via:

- een e-mail aan de circa 300 mensen die betrokken zijn bij het opstellen van de Visie stadswater (participatietraject).
- een e-mail aan de 88 mensen die reactie hebben gegeven op de concept Visie.
- social media van de gemeente.
- de digitale nieuwsbrief van de gemeente.

Verder is er afstemming met de waterschappen HDSR en AGV, Rijkswaterstaat, provincie en RUD.

(Niet) Referendabel

De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- ~~Visie~~ Beleidsnota ~~S~~stadswater

Bijlagen informatief

- Reactienota Visie stadswater
- BEVAT PERSOONSGEGEVENS Namenlijst Reactienota Visie stadswater
- Participatieverslag

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	4283
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	17 oktober 2024
Agendapunt	8
Titel	Raadsvoorstel Zienswijze 1ste begrotingswijziging 2024 Recreatieschap Stichtse Groenlanden
ID	4498
Behandelend ambtenaar	Fonville, Emiel
Telefoon	06 50 748 724
E-mail	e.fonville@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Voortman
Beleidsveld	Groen
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	17 oktober 2024

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Zienswijze gemeenteraad Utrecht op 1e Begrotingswijziging 2024 Recreatieschap Stichtse Groenlanden

Beleidsveld	Groen
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Emiel Fonville
Kenmerk	12744110
Vergaderdatum Raad	17 oktober 2024
Referendabel	Nee (artikel 1:2 lid 2 onder i Verordening raadgevend referendum)
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Bijgevoegde brief vast te stellen als zienswijze op de 1e begrotingswijziging van het Recreatieschap Stichtse Groenlanden (SGL), waarin de raad:
   a. Instemt met de voorgestelde wijzigingen in de begroting 2024 van SGL;
   b. Aangeeft dat er - ook voor de financiële effecten bij het toekomstig gebruik van de zogenoemde Terrein Beheer Modellen - binnen de overeengekomen financiële kaders gewerkt moet worden;
   c. Ervan uitgaat dat het budget voor de kapitaallasten beschikbaar blijft voor de noodzakelijke toekomstige investeringen;
   d. Verzoekt om meer kostenbewust en kostenverantwoord te opereren en bedrijfsvoeringprocessen doelmatig in te richten mede in het licht van de gemeentelijke bezuinigingsopgave.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Met de vaststelling van de voorliggende brief geeft uw raad haar zienswijze op de 1e begrotingswijziging 2024 van het Recreatieschap Stichtse Groenlanden. In de zienswijzebrief aan het Recreatieschap Stichtse Groenlanden staat de vraag van de raad centraal om bij ontwikkeling en de uitvoering van alle beheer en onderhoudstaken binnen de financiële kaders en kostenbewust te werken. Daarnaast vraagt de gemeenteraad om een doorkijk naar de financiële effecten op de huidige begroting bij de invoering en toepassing van Terrein Beheer Model (TBM) door Staatsbosbeheer (SBB) bij het beheer en onderhoud van de recreatiegebieden en routes.

Context

Aanleiding

Op 4 september jl. heeft uw raad de 1e Begrotingswijziging 2024 ontvangen van Recreatieschap Stichtse Groenlanden. In de gemeenschappelijke regeling SGL zijn de deelnemers (gemeenten en provincie) samen verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en vernieuwing van een aantal recreatieterreinen, natuurgebieden en routes in de regio. Utrecht draagt een vast percentage van 40% van de totale deelnemersbijdragen bij aan de begroting van Recreatieschap Stichtse Groenlanden. De uitvoeringsorganisatie voor het recreatieschap is sinds 2023 in handen van Staatsbosbeheer, nadat eind 2022 de bedrijfsvoeringorganisatie Recreatie Midden Nederland (RMN) is opgeheven. In overeenstemming met de Wet Gemeenschappelijke Regelingen wordt de gemeenteraad in de gelegenheid gesteld om op deze 1e begrotingswijziging 2024 SGL een zienswijze kenbaar te maken.

Juridische context

De gemeenteraad wordt conform artikel 35 van de Wet Gemeenschappelijke regelingen (WGR) in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen.

Beslistermijn

Het dagelijks bestuur van het recreatieschap biedt de gemeenteraden en provinciale staten de mogelijkheid om vóór 26 november een zienswijze in te dienen op de Ontwerpbegroting 2025 en op de Conceptjaarrekening 2023. De vergadering waarin het Algemeen Bestuur de Ontwerpbegroting vaststelt is voorzien op 2 december 2024.

Beoogd effect

Het akkoord op de 1e begrotingswijziging 2024 heeft tot gevolg dat processen voor onderhoud, beheer en ontwikkeling van de recreatie- en natuurgebieden en paden in de directe omgeving van de gemeente Utrecht verder kunnen worden uitgevoerd. Hiermee beogen de partijen dat deze gebieden goed toegankelijk, veilig en aantrekkelijk zijn voor alle Utrechters en andere bezoekers om te recreëren en te verblijven en om van de natuur te genieten. Dit kan o.a. meerdere positieve effecten hebben op het sociaal maatschappelijke welzijn van vele Utrechters.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

Raadsbesluit Zienswijze ontwerpbegroting 2024 en Jaarrekening 2022 recreatieschap Stichtse Groenlanden 22 juni 2023

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Bijgevoegde brief vast te stellen als zienswijze op de 1e begrotingswijziging van het Recreatieschap Stichtse Groenlanden (SGL), waarin de raad: a. Instemt met de voorgestelde wijzigingen in de begroting 2024 van SGL; b. Aangeeft dat er - ook voor de financiële effecten bij het toekomstig gebruik van de zogenoemde Terrein Beheer Modellen - binnen de overeengekomen financiële kaders gewerkt moet worden; c. Ervan uitgaat dat het budget voor de kapitaallasten beschikbaar blijft voor de noodzakelijke toekomstige investeringen;

	d. Verzoekt om meer kostenbewust en kostenverantwoord te opereren en bedrijfsvoeringprocessen doelmatig in te richten mede in het licht van de gemeentelijke bezuinigingsopgave.
Argumenten	
1.1	De algemene reserve SGL A is ruim voldoende om onttrekking van het verwachte negatieve resultaat 2024 verantwoord mogelijk te maken.
	Het geprognosticeerde negatieve resultaat voor programmagebied A van €443.968 kan onttrokken worden uit de algemene reserve waarna het weerstandsvermogen op het gewenste niveau blijft.
1.2	Uitgangspunt bij het beheer en ontwikkeling van de recreatie- en natuurgebieden en paden is de opdracht aan SBB binnen de vastgestelde financiële kaders de werkzaamheden zoals overeengekomen met het DB SGL uit te voeren.
	Opvangen van het tekort door een onttrekking te doen aan de reserve kan incidenteel. Een deel van de wijzigingen hebben structurele effecten. In de zienswijzebrief wordt voor de verschillende onderdelen verzocht om input te leveren waaruit opgemaakt kan worden of de inspanning van SGL en SBB om binnen de financiële kaders te blijven tot de gewenste uitkomsten gaan leiden. Dit ook in belang van het bewaken van werken volgens de vastgestelde begroting SGL A.
1.3	Het is van belang om tijdig geïnformeerd en voorbereid te zijn op kostenontwikkeling als gevolg van de toekomstige toepassingen van TBM als leidraad voor beheer en onderhoud van de SGL gebieden.
	Uit de Q2 rapportage blijkt dat kostenontwikkelingen ongunstig zijn voor de begroting 2025 en prognoses. Dit zet ook druk op de opdracht aan SGL en SBB om binnen de financiële kaders te werken. De financiële vooruitzichten bij de implementatie van TBM zijn nog niet duidelijk maar heeft mogelijk tot gevolg dat SGL en SBB niet meer binnen deze kaders kunnen werken.
1.4	Door het verzoek aan SBB om in de organisatie en uitvoering van al haar werkzaamheden kostenbewust en kostenverantwoord te werken willen we meer bewustwording stimuleren richting een doelmatige samenwerking en gezonde klantrelatie.
	SBB is georganiseerd rond een groot aantal organisatieonderdelen en werkprocessen. Dit draagt o.a. bij aan een hoge overhead en daarmee tarieven. Daarnaast worden er veel productieve uren geschreven die in rekening worden gebracht. De prikkel om hier bewust(er) mee om te gaan moet er toe leiden dat er kritisch gekeken wordt of er voldoende doelmatig gewerkt wordt. Ook of juist in het belang van SGL.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	Door invoering van TBM met gebruik van de PDC van SBB is er een risico op kostenstijgingen
	Zoals aangegeven bij argument 1.3 is er nog geen volledig beeld van de kostenberekeningen die van toepassing zijn bij het invullen van de TBM vanuit de PDC SBB bij het bepalen van het beheer- en onderhoudsniveau van de recreatie- en natuurgebieden SGL. Om vinger aan de pols te kunnen houden en tijdig te kunnen bijsturen moeten we tijdig geïnformeerd worden over deze berekeningen.

Financiën

De deelnemersbijdrage 2024 van de gemeente Utrecht voor recreatieschap Stichtse Groenlanden Programma A bedraagt €1.369.445 en wordt gedekt uit het programma Aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed. Deze bijdrage verandert niet door deze begrotingswijziging.

Vervolg
Het Dagelijks Bestuur van het recreatieschap zendt de ingediende zienswijzen op de 1e begrotingswijziging 2024 aan het AB van het schap voor de behandeling van de financiële stukken. De vergadering waarin het Algemeen Bestuur de Ontwerpbegroting vaststelt is voorzien op 2 december 2024.

Participatie
Er heeft geen participatie plaatsgevonden over dit voorstel.

Communicatie
Er is geen aanvullende communicatie voorzien over dit voorstel.

Niet referendabel
De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is niet van toepassing omdat dit een raadsvoorstel betreft over stukken van een gemeenschappelijke regeling ((artikel 1:2 lid 2 onder i Verordening raadgevend referendum).

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Zienswijzebrief gemeenteraad Utrecht over 1e begrotingswijziging 2024 aan Recreatieschap Stichtse Groenlanden

Bijlagen informatief:
- Aanbiedingsbrief recreatieschap Stichtse Groenlanden, 4 september 2024
- Bestuursvoorstel SGL 1e begrotingswijziging 2024

Gemeenteraad
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/gemeenteraad

Gemeente Utrecht

Recreatieschap Stichtse Groenlanden
Mevrouw J. Brand
Postbus 2
3800 AA AMERSFOORT

VERSIE VOOR BESLUITVORMING

Behandeld door	Fonville	**Datum**	Volgt
Doorkiesnummer	0650748724	**Ons kenmerk**	12744110
E-mail	e.fonville@utrecht.nl	**Onderwerp**	Zienswijzebrief gemeenteraad Utrecht 1e begrotingswijziging 2024 Recreatieschap Stichtse Groenlanden
Bijlage(n)	geen		
Uw kenmerk	geen	**Verzonden**	16 november 2024
Uw brief van	4 september 2024		

Geachte mevrouw Brand,

Op 4 september 2024 ontvingen wij van u de aanbiedingsbrief met de 1e begrotingswijziging 2024.

De gemeenteraad van Utrecht stemt in met de voorgestelde wijzigingen in de begroting 2024 van het recreatieschap Stichtse Groenlanden (SGL) programma A en het geprognosticeerde negatieve resultaat over 2024 te onttrekken aan de algemene reserve van programma A.

De directe oorzaken en effecten van de wijzigingen zoals hogere kosten voor onderhoud en dotatie aan onderhoudsreserve, verdeling van de (hoge) overheads- en bedrijfsvoering kosten moeten scherp bewaakt worden. Wij vinden het van belang dat er binnen de overeengekomen financiële kaders gewerkt moet worden. Dit geldt ook voor de financiële effecten bij het toekomstig gebruik van de zogenoemde Terrein Beheer Modellen (TBM) voor het beheer en onderhoud van de natuur- en recreatiegebieden en routes. Wij vragen u om onze raad vroegtijdig op de hoogte te brengen over de berekeningen, uitkomsten van het toekomstig gebruik van TBM en gerelateerde kosten volgens de toepassing van de Producten en Dienstencatalogus van Staatsbosbeheer (SBB) en hoe dit wordt ingepast binnen de begroting.

De planning van een aantal investeringen in voorgaande jaren is niet gehaald waardoor er minder afschrijvingen zijn en lasten op de begroting hiervoor lager uitvallen. We gaan ervan uit dat het budget voor de kapitaallasten beschikbaar blijft voor de noodzakelijke toekomstige investeringen.

De kosten van de bedrijfsvoering worden op basis van een procentuele verdeling toegerekend aan respectievelijk Programma A en Programma B. Deze procentuele verdeling is nu aangepast in de begroting omdat u aangeeft dat er hierdoor onterecht te veel kosten landden bij Programma B.

Om deze verdeling van kosten over A en B goed te kunnen volgen verzoeken wij nadrukkelijk aan SGL en SBB om een duidelijke en controleerbare verdeling van uren en kosten per programma en per begrotingspost aan te bieden. Zonder in micro-management te vervallen wensen wij overzicht te krijgen en te houden waar de kosten gemaakt worden en waar mogelijk ook bij te sturen.

Gezien de ongunstige kostenontwikkelingen zoals hierboven benoemd vragen we aan SGL en SBB om meer kostenbewust en kostenverantwoord te opereren en bedrijfsvoering processen doelmatig in te richten waardoor de beschikbare middelen zoveel mogelijk worden in gezet ten behoeve van uitvoerend beheer en onderhoud van onze recreatieterreinen en routes. Dit ook bezien vanuit ons eerdere verzoek om mogelijkheden te onderzoeken voor bezuinigingsopgave in relatie tot het Ravijnjaar 2026. Te overwegen valt ook het opnieuw instellen van een flexibele schil waarmee direct gestuurd kan worden bij bijzondere afwijkingen op de begroting en hierbij ook rekening te houden met de maximale productieve inzet van SBB-medewerkers van 1325 uur.

Dank voor uw inzet bij de totstandkoming van deze eerste begrotingswijziging.

Hoogachtend,
Gemeenteraad van Utrecht,

de griffier,

de voorzitter,
Sharon A.M. Dijksma

RECREATIESCHAP STICHTSE GROENLANDEN

TELEFOON
030 69 26 111

POSTADRES
Postbus 2
3800 AA Amersfoort

ONLINE
recreatieschapstichtsegroenlanden.nl
stichtsegroenlanden@staatsbosbeheer.nl

FINANCIEEL
IBAN NL 91 BNGH 0285072307
BIC BNGH NL2G
BTW NL805330689B01
Kvk 52400549

Aan de deelnemers van Recreatieschap Stichtse Groenlanden:
De raden van de gemeenten De Bilt, De Ronde Venen, Houten, Lopik, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Woerden en IJsselstein en de Provinciale Staten van de provincie Utrecht

Datum 3 september 2024
Onderwerp Aanbiedingsbrief 1e Begrotingswijziging 2024
Behandeld door J. Brand
Ons kenmerk
Uw kenmerk
Bijlagen 1e Begrotingswijziging 2024

Geachte heer/mevrouw,

Op 2 september 2024 heeft het Dagelijks Bestuur van Recreatieschap Stichtse Groenlanden (SGL) de 1e begrotingswijziging 2024 voorlopig vastgesteld. Door middel van deze brief informeren wij u daarover, als deelnemer aan het recreatieschap SGL, en verzoeken u uw eventuele zienswijze daarop te geven.

Toelichting

Conform het besluit van het Algemeen Bestuur in juli 2024 is de toerekening van de kosten van bedrijfsvoering over de programmagebieden SGL-A en SGL-B over 2023 (ad € 3,06 mln) aangepast. Sinds 2018 kent SGL twee programma's en de programmabegroting is zodanig ingericht dat de boekhouding voor beiden afzonderlijk plaatsvindt. Binnen het verband van RMN gebeurde dit op basis van de personele lasten rechtstreeks te boeken op de werkzaamheden die men voor de beide programma's maakte. Voor de algemene kosten en de overhead werd de berekening gehanteerd van grofweg 66% (A) en 34% (B). Bij de uitvoering door Staatsbosbeheer is het gehele budget verdeeld aan de hand van de geduide systematiek. Uit analyse bleek dat door de wijziging van de systematiek te veel uren in rekening werden gebracht bij SGL-B en te weinig bij SGL-A. Door het Algemeen Bestuur is daarom besloten om de verdeling met terugwerkende kracht te wijzigen in 73% voor SGL-A en 27% voor SGL-B. Deze wijziging leidt voor SGL-A tot hogere lasten (€ 214.000) en voor SGL-B tot hogere baten in 2024.

Door de prijsontwikkeling in de markt worden de kosten van het reguliere onderhoud structureel hoger. Voor 2024 is het effect hiervan ingeschat op € 156.000. Deze hogere kosten worden gedeeltelijk gecompenseerd door een hogere opbrengst (€ 46.000) van de jaarlijkse opdracht van de gemeente Utrecht voor het beheer en onderhoud van de Haarrijnse plassen. Ten opzichte van de begroting zijn de totale kosten en opbrengsten voor de Haarrijnse plassen naar boven bijgesteld (€ 118.000).

De te verwachten afschrijvingen zijn voor 2024 lager dan begroot. De planning van een aantal investeringen in voorgaande jaren is niet gehaald waardoor er minder afschrijvingen zijn in 2024 (lagere lasten € 126.000). Voorzichtigheidshalve waren in de primaire begroting geen rentebaten geraamd; de extra te verwachten opbrengst is in deze begrotingswijziging verwerkt (€ 113.000).

Conform het besluit van het Algemeen Bestuur bij het vaststellen van de jaarrekening over 2022 is de jaarlijkse dotatie in de Voorziening groot onderhoud verhoogd (€ 57.000). In het in 2021 vastgestelde Meerjarenonderhoudsplan (MJOP) waren meerjarige geplande materiële uitgaven niet opgehoogd met de personele component. Als vuistregel wordt voor de personele inzet uitgegaan van 30% van de materiële uitgaven. Uitgaande van de reeds gepleegde inzet vanuit de reguliere inzet door Staatsbosbeheer voor groot onderhoud is de extra dotatie voor 2024 gecalculeerd (€ 111.000). De financiële effecten voor de jaren 2025 e.v. zijn onderdeel van het Terrein Beheer Model (TBM) dat door Staatsbosbeheer in het kader van de Transitie wordt voorbereid.

De ureninzet vanuit Staatsbosbeheer voor de reguliere exploitatie incl. de toegepaste indexatie voor wordt geprognotiseerd volgens de begroting (€ 3,2 mln).

Conform de besluitvorming door het Algemeen Bestuur in april zijn in 2024 de kredieten/projecten Herziening verordening SGL, Toekomstvisie en het 4-jarig Uitvoeringsplan ingesteld. De financiële gevolgen van deze projecten zijn in de voorliggende begrotingswijziging verwerkt.

Resumerend resulteert dit voor programmagebied SGL-A in een geprognotiseerd negatief resultaat over 2024 van € 443.968 (in de begroting 2024 was een nihil resultaat berekend). Voorgesteld wordt om dit negatieve resultaat te onttrekken aan de algemene reserve van SGL-A.

Voor SGL-B betekent dit een positief geprognotiseerd resultaat van € 175.083 (ook voor SGL-B was in de begroting 2024 een nihil resultaat berekend). Ter versterking van het weerstandsvermogen wordt voorgesteld om het positieve resultaat toe te voegen aan de algemene reserve van SGL-B.

Zienswijze

Conform het gestelde in de Gemeenschappelijke regeling Stichtse Groenlanden kunnen de deelnemers aan de gemeenschappelijke regeling hun zienswijze over de voorgenomen begrotingswijziging kenbaar maken aan het Dagelijks Bestuur van de Recreatieschap Stichtse Groenlanden. Uw eventuele zienswijze zal het Dagelijks Bestuur voegen bij de aanbieding van de 1e Begrotingswijziging 2024 aan het Algemeen Bestuur van Recreatieschap Stichtse Groenlanden.

Wij verzoeken u om uw eventuele zienswijze op de 1e Begrotingswijziging 2024 uiterlijk 26 november aanstaande aan ons kenbaar te maken.

Met vriendelijke groet,

Namens het Dagelijks Bestuur,

Jitske Brand

Bestuurssecretaris a.i. Recreatieschap Stichtse Groenlanden en Plassenschap Loosdrecht e.o.

Voorstel aan het dagelijks bestuur
Vergadering 2 september 2024
Onderwerp 1e begrotingswijziging 2024 SGL

RECREATIESCHAP STICHTSE GROENLANDEN

Bestuursvoorstel

Onderwerp	1e begrotingswijziging 2024 SGL
Aan	Het dagelijks bestuur van recreatieschap Stichtse Groenlanden
Van	Staatsbosbeheer – accountmanager SGL
Datum	26-08-2024
Bijlagen	1e begrotingswijziging SGL 2024

Overwegingen en besluit

Overwegingen
- Gelet op in de Q2 rapportage 2024 van SGL opgenomen prognose 2024, wordt hierbij het voorstel voorgelegd om de begroting van SGL 2024 te wijzigen;
- De Q2 rapportage is separaat aan u voorgelegd.

Besluit het dagelijks bestuur van recreatieschap Stichtse Groenlanden:
1. De 1e begrotingswijziging 2024 voor SGL A en SGL B voorlopig vast te stellen;
2. De 1e begrotingswijziging 2024 ter zienswijze voor te leggen aan de deelnemers;
3. Na de zienswijze het AB voor te stellen om het te verwachten negatieve resultaat na 1e begrotingswijziging voor programmagebied SGL A over 2024 ad € 444k te dekken uit de algemene reserve van programmagebied SGL A en het te verwachten voordelig resultaat van programmagebied SGL B ad € 175k ter versterking van het weerstandsvermogen toe te voegen aan de algemene reserve van SGL B.
4. Dit bestuursvoorstel ter informatie door te geleiden naar het AB in haar vergadering van 18 september 2024.
5. Dit bestuursvoorstel ter vaststelling door te geleiden naar het AB ter vaststelling in haar vergadering van 2 december 2024.

Ondertekening

Aldus vastgesteld in de vergadering van het dagelijks bestuur van recreatieschap Stichtse Groenlanden gehouden op 2 september 2024 te Nieuwegein,

Dhr. J. van Engelen
Voorzitter

Mw. J. Brand
Secretaris a.i.

Toelichting

1. Inleiding

Staatsbosbeheer verzorgt periodiek een rapportage SGL waarin zowel financieel als inhoudelijk op de stand van zaken wordt gerapporteerd, met focus op geconstateerde afwijkingen ten opzichte van de vastgestelde begroting en de consequenties daarvan en de prognose over het gehele betreffende jaar.

2. Doel

Met dit bestuursvoorstel wordt beoogd om:
- Het dagelijks bestuur inzicht te laten geven in de aankomende begrotingswijzigingen;
- Het voorstel ter accordering door te geleiden naar het algemeen bestuur.

3. Context

Bestuurlijke samenvatting van de 1e begrotingswijziging

Prognose 2024 in relatie tot de begroting:

Op basis van de realisatie ultimo juni en de in het 1e halfjaar 2024 genomen besluiten van het algemeen bestuur zijn de prognoses voor geheel 2024 bijgesteld en in de Q2 rapportage 2024 van SGL opgenomen. Parallel daarmee zijn voor SGL A en B de voorliggende begrotingswijzigingen voorbereid.

Toerekening kosten tussen programma A en B
Conform het besluit van het algemeen bestuur in juli 2024 is de toerekening van de kosten van bedrijfsvoering over de programmagebieden SGL A en SGL B over 2023 (ad € 3,06 mln) aangepast. De verdeling over deze gebieden is van 66% (SGL A) en 34% (SGL B) gecorrigeerd naar 73% (SGL A) en 27% (SGL B). Deze wijziging leidt voor SGL A tot hogere lasten (€ 214.000) en voor SGL B voor hetzelfde bedrag tot hogere baten in 2024.

Prijsontwikkeling en ontwikkeling Haarrijnse plassen
Door de prijsontwikkeling in de markt worden de kosten van het reguliere onderhoud structureel hoger. Voor 2024 is het effect hiervan ingeschat op € 156.000. Deze hogere kosten worden gedeeltelijk gecompenseerd door een hogere opbrengst (€ 46.000) van de jaarlijkse opdracht van de gemeente Utrecht voor het beheer en onderhoud van de Haarrijnse plassen.
Ten opzichte van de begroting zijn de totale kosten en opbrengsten voor de Haarrijnse plassen naar boven bijgesteld (€ 118.000).

Afschrijving investeringen
De te verwachten afschrijvingen zijn voor 2024 lager dan begroot. De planning van een aantal investeringen in voorgaande jaren is niet gehaald waardoor er minder afschrijvingen zijn in 2024 (lagere lasten € 126.000). Voorzichtigheidshalve waren in de primaire begroting geen rentebaten geraamd; de extra te verwachten opbrengst is in de begrotingswijzing verwerkt € 113.000)

Dotatie groot onderhoud
Conform het besluit van het algemeen bestuur bij het vaststellen van de jaarrekening over 2022 is de jaarlijkse dotatie in de Voorziening groot onderhoud verhoogd (€ 57.000). In het in 2021 vastgestelde Meerjarenonderhoudsplan (MJOP) waren meerjarige geplande materiële uitgaven niet opgehoogd met de personele component. Als vuistregel wordt voor de personele inzet uitgegaan van 30% van de materiële uitgaven. Uitgaande van de reeds gepleegde inzet vanuit de reguliere inzet door Staatsbosbeheer voor groot onderhoud is de extra dotatie voor 2024 gecalculeerd (€ 111.000). De financiële effecten voor de jaren 2025 e.v. zijn onderdeel van het Terrein Beheer Model (TBM) dat door Staatsbosbeheer in het kader van de Transitie wordt voorbereid.

Indexatie kosten 2024
De ureninzet vanuit Staatsbosbeheer voor de reguliere exploitatie incl. de toegepaste indexatie voor 2024 wordt geprognotiseerd volgens de begroting (€ 3,2 mln).

Kredieten toekomstvisie, 4jarig uitvoeringsplan en herziene verordeningen
Conform de besluitvorming door het algemeen bestuur in april zijn in 2024 de kredieten/projecten Herziening verordening SGL, Toekomstvisie+gebieds- en routestructuren en het 4-jarig Uitvoeringsplan ingesteld. De financiële gevolgen van deze projecten zijn in de voorliggende begrotingswijziging verwerkt.

Resume
Resumerend resulteert dit voor programmagebied SGL A in een geprognotiseerd negatief resultaat over 2024 van € 443.968 (in de begroting 2024 was een nihil resultaat berekend). Voorgesteld wordt om dit negatieve resultaat te onttrekken aan de algemene reserve van SGL A.
Voor SGL B betekent dit een positief geprognotiseerd resultaat van € 175.083 (ook voor SGL B was in de begroting 2024 een nihil resultaat berekend). Ter versterking van het weerstandsvermogen wordt voorgesteld om het positieve resultaat toe te voegen aan de algemene reserve van SGL B.

Voor nadere details zie hoofdstuk 5. Financiën.

4. Afwegingen

Gelet op de te verwachten realisatie over 2024 is een aantal aanpassingen in de begroting 2024 nodig. Zie voor de argumentatie hierboven. In verband met de begrotingsrechtmatigheid wordt voorgesteld om deze begrotingswijziging naar het AB, ter vaststelling in haar vergadering van 17 oktober, door te geleiden.

RECREATIESCHAP STICHTSE GROENLANDEN

5. Financiën

SGL A

Samenvatting Staat van Baten en Lasten	Begroting 2024	1e begrotings-wijziging	Begroting 2024 na 1e wijziging
Baten			
Bijdragen deelnemers	3.391.504	0	3.391.504
Huren en pachten	443.816	0	443.816
Entreegelden	364.266	0	364.266
Overige baten	397.079	329.890	726.968
Totaal Baten	**4.596.665**	**329.890**	**4.926.554**
Lasten			
Dienstverlening SBB	2.339.128	0	2.339.129
Regulier onderhoud	894.912	119.548	1.014.460
Dotatie voorziening groot onderhoud	149.722	137.880	287.602
Afschrijvingen	334.671	-54.897	279.774
Materiële lasten	1.097.169	509.486	1.606.655
Overige lasten	0	0	0
Totaal Lasten	**4.815.602**	**712.017**	**5.527.619**
Saldo gewone bedrijfsvoering	**-218.937**	**-382.128**	**-601.064**
Totaal kredieten		**0**	**0**
Saldo van baten en lasten	**-218.937**	**-382.128**	**-601.064**
Dotatie reserves	-280.580	0	-280.580
Vrijval reserves	499.517	-61.841	437.676
			0
Totaal mutaties in de reserves	**218.937**	**-61.841**	**157.096**
Saldo	**0**	**-443.969**	**-443.968**

Voorgesteld wordt om het negatieve resultaat ten opzichte van de primaire begroting (€ 443.968 t.o.v. € 0) ad € 443.968 te onttrekken aan de algemene reserve van het programmagebied SGL A. Door de onttrekking aan de algemene reserve is de voorliggende begrotingswijziging voor SGL A budgettair neutraal.

Het negatieve resultaat ten opzichte van de primaire begroting ad €444k wordt door de volgende posten verklaard:

<u>Overige baten</u>
De overige baten zijn in de prognose verhoogd met € 330.000. Deze verhoging betreft de volgende posten:

- Vrijval jaarschijf 2024 garantietoelagen (te ontvangen van RMN) 73.000
- Niet geraamde te verwachten rentebaten 75.000
- Hogere bijdrage gemeente Utrecht beheer en onderhoud 2024 Haarrijnse plassen 118.000
- Bijdrage SGL B project Herziening verordening SGL 23.000
- Bijdrage SGL B project Toekomstvisie+Gebieds-en routepaspoorten 2024 16.000
- Bijdrage Staatsbosbeheer project Toekomstvisie+Gebiedspaspoorten 2024 24.000
- Overige posten (afrondingsverschillen) 1.000

Projecten
Conform de besluitvorming van het algemeen bestuur op 11 april 2024 zijn drie kredieten/projecten ingesteld en is de financiering daarvan vastgelegd:

- **Project Herziening verordening SGL (totaal te verwachten kosten: € 70.000)**
  Het project Herziening verordening SGL wordt dit jaar uitgevoerd. Bijdrage SGL B (1/3 deel van € 70.000 bedraagt € 23.334, afgerond € 23.000). Deze bijdrage wordt gerealiseerd door verhoging van de deelnemersbijdragen bij SGL B.

- **Project Toekomstvisie+gebieds- en routepaspoorten (totaal te verwachten kosten € 120.000)**
  Het project Toekomstvisie+Gebiedsvisie- en routepaspoorten komt naar huidig inzicht voor 60% in uitvoering in 2024. De bijdrage vanuit programmagebied SGL B bedraagt voor de jaarschijf 2024 in totaal € 16.000. Deze bijdrage wordt gefinancierd door een onttrekking aan de bestemmingsreserve transitie van SGL B (totaal 34,05% van € 40.000 is € 13.620, bijdrage 2024: 60% is € 8.000, afgerond en door een verhoging van de deelnemersbijdragen bij SGL B voor een totaal van € 13.333; bijdrage 2024 60% is € 8.000, afgerond. De bijdrage vanuit Staatsbosbeheer voor dit project bedraagt in totaal € 40.000; bijdrage 2024 60% 2024 is € 24.000.

- **Project 4-jarig Uitvoeringsplan (totaal te verwachten kosten € 80.000)**
  Het project 4-jarig Uitvoeringsplan wordt in 2025 gestart na afronding van het voornoemde project.

Deze drie projecten hebben betrekking op beide programmagebieden, maar worden administratief gevoerd in de administratie van het programmagebied SGL A.

Regulier onderhoud
De post regulier onderhoud is in de prognose met € 120.000 opgehoogd. De belangrijkste reden hiervoor is de prijsontwikkeling in de markt waardoor de kosten van het regulier onderhoud zijn gestegen. In de ophoging is ook de kostenstijging van het beheer en onderhoud van de Haarrijnse Plas begrepen (€ 46.000). Tegenover deze laatste post staat ook een hogere opbrengst voor hetzelfde bedrag; deze kosten worden volledig doorbelast aan de gemeente Utrecht.

Dotatie voorziening groot onderhoud
De dotatie van de voorziening groot onderhoud is met € 138.000 verhoogd.
In lijn met de in september 2023 vastgestelde jaarrekening 2022 is de jaarlijkse storting in de Voorziening Groot Onderhoud verhoogd met € 43.000.
In het in 2021 vastgestelde Meerjarenonderhoudsplan (MJOP) waren meerjarige geplande materiële uitgaven niet opgehoogd met de personele component. Als vuistregel wordt voor de personele inzet uitgegaan van 30% van de materiële uitgaven. Uitgaande van de reeds gepleegde inzet vanuit de reguliere inzet door Staatsbosbeheer voor groot onderhoud is de extra dotatie voor 2024 voor het programmagebied SGL A gecalculeerd (€ 95.000). De financiële effecten voor de jaren 2025 e.v. zijn onderdeel van het Terrein Beheer Model (TBM) dat door Staatsbosbeheer in het kader van de Transitie wordt voorbereid.

Afschrijvingen
De afschrijvingen zijn voor 2024 lager dan begroot (€ 55.000). De planning van een aantal investeringen in voorgaande jaren is niet gehaald waardoor er minder afschrijvingen zijn in 2024.

Kosten bedrijfsvoering 2023
Conform het besluit van het algemeen bestuur in juli 2024 is de toerekening van de kosten van bedrijfsvoering over de programmagebieden SGL A en SGL B over 2023 (ad € 3,06 mln) aangepast. De verdeling over deze gebieden is van 66% (SGL A) en 34% (SGL B) gecorrigeerd naar 73% (SGL A) en 27% (SGL B)). Deze wijziging leidt voor SGL A tot hogere lasten (€ 214.000).

Overige materiële lasten en overige lasten
Naast de herverdeling van de kosten van bedrijfsvoering van 2023 zijn de materiele lasten in de prognose per saldo verhoogd met € 295.000.

Deze verhoging betreft de volgende posten:

- Hogere kosten dienstverlening derden m.b.t. publiekstoezicht Haarrijnse plassen (deze kosten worden volledig vergoed door de gemeente Utrecht)	73.000
- Jaarschijf 2024 garantietoelagen (te voldoen aan Staatsbosbeheer)	73.000
- Project Herziening verordening SGL	70.000
- Project Toekomstvisie, Gebieds en routepaspoorten	72.000
- Overige posten	7.000

Het project Herziening verordening SGL wordt dit jaar uitgevoerd, totaal te verwachten lasten: € 70.000. Bijdrage SGL A (2/3 deel van € 70.000 bedraagt € 46.667; afgerond € 47.000. Deze bijdrage wordt gefinancierd vanuit een onttrekking aan de bestemmingsreserve ontwikkelplan komende jaren, aandeel SGL B (€ 23.000, afgerond) zie hiervoor onder Overige baten.

Het project Toekomstvisie, Gebiedsvisie en routepaspoorten heeft een totale omvang van € 120.000. De bijdrage vanuit programmagebied SGL A bedraagt voor dit project in totaal € 53.047. Deze bijdrage wordt gevormd door een onttrekking aan de bestemmingsreserve transitie SGL A € 26.380, (65,95% van € 40.000) en door een onttrekking aan de bestemmingsreserve ontwikkelplan komende jaren totaal € 26.667.
De bijdrage van Staatsbosbeheer voor het project Toekomstvisie, Gebiedsvisie en routepaspoorten bedraagt in totaal € 40.000. Naar rato van de te verwachten voortgang in 2024 (60%) zijn de te verwachten lasten voor dit project in 2024 € 72.000. Dekking via bijdrage vanuit SGL B 2024 (€ 16.000, afgerond), door een bijdrage van Staatsbosbeheer ad € 24.000 en door onttrekkingen aan de bestemmingsreserves transitiekosten en reserve ontwikkelplan komende jaren bij SGL A, totaal € 32.000, afgerond.

Het project 4-jarig Uitvoeringsplan wordt in 2025 gestart na afronding van het voornoemde project.

Dotatie reserves
De dotatie in de reserves zijn ten opzichte van de begroting 2024 niet aangepast.

Vrijval reserves
De hiervoor vermelde kredieten/projecten worden vanuit de bestemmingsreserves transitiekosten (€ 15.828) en reserve ontwikkelingsplan komende jaren (€ 62.494) voor de jaarschijf 2024 gefinancierd. De lagere vrijval van de reserves ten opzichte van de begroting (totaal € 62.000) wordt vrijwel volledig verklaard door de lagere onttrekking aan de bestemmingsreserve transitie (€ 52.000).

RECREATIESCHAP STICHTSE GROENLANDEN

SGL B

Samenvatting Staat van Baten en Lasten	Begroting 2024	1e begrotings-wijziging	Begroting 2024 na 1e wijziging
Baten			
Bijdragen deelnemers	1.032.618	31.334	1.063.952
Huren en pachten	24.927	0	24.927
Overige baten	102.902	279.220	382.122
Totaal Baten	**1.160.447**	**310.554**	**1.471.001**
Lasten			
Dienstverlening SBB	849.392	0	849.392
Regulier onderhoud	169.268	36.618	205.886
Dotatie voorziening groot onderhoud	0	30.356	30.356
Afschrijvingen	154.663	-71.295	83.368
Materiële lasten	281.934	23.310	305.244
Overige lasten	0	0	0
Totaal Lasten	**1.455.257**	**18.989**	**1.474.246**
Saldo gewone bedrijfsvoering	**-294.810**	**291.565**	**-3.245**
Totaal kredieten			
Saldo van baten en lasten	**-294.810**	**291.565**	**-3.245**
Dotatie reserves	-12.397	0	-12.397
Vrijval reserves	307.207	-116.482	190.725
Totaal mutaties in de reserves	**294.810**	**-116.482**	**178.328**
Saldo	**0**	**175.083**	**175.083**

Voorgesteld wordt om het positieve resultaat ten opzichte van de primaire begroting (€ 175.083) t.o.v. € 0) ad € 175.083 ter versterking van het weerstandsvermogen toe te voegen aan de algemene reserve van programmagebied SGL B. Door toevoeging aan de algemene reserve is de voorliggende begrotingswijziging per saldo voor SGL B budgettair neutraal.

Het positieve resultaat ten opzichte van de primaire begroting ad € 175k wordt door de volgende posten verklaard:

Bijdragen deelnemers
De bijdragen aan de deelnemers is opgehoogd met € 31.000. Deze ophoging betreft de bijdragen aan de projecten Herziening verordening SGL (€ 23.334, afgerond € 23.000) en Toekomstvisie+gebieds- en routepaspoorten (jaarschijf 2024 € 8.000)

Kosten bedrijfsvoering 2023
Conform het besluit van het algemeen bestuur in juli 2024 is de toerekening van de kosten van bedrijfsvoering over de programmagebieden SGL A en SGL B over 2023 (ad € 3,06 mln) aangepast. De verdeling over deze gebieden is van 66% (SGL A) en 34% (SGL B) gecorrigeerd naar 73% (SGL A) en 27% (SGL B)). Deze wijziging leidt voor SGL B tot hogere baten (€ 214.000).

Overige baten
Naast de herverdeling van de kosten van bedrijfsvoering van 2023 zijn de overige baten in de prognose verhoogd met € 65.000. Deze verhoging betreft de volgende posten:

- Vrijval jaarschijf 2024 garantietoelagen (te ontvangen van RMN)	27.000
- Niet geraamde te verwachten rentebaten	38.000

Regulier onderhoud
De post regulier onderhoud is in de prognose met € 37.000 opgehoogd. De belangrijkste reden hiervoor is de prijsontwikkeling in de markt waardoor de kosten van het regulier onderhoud zijn toegenomen.

Dotatie voorziening groot onderhoud
De dotatie van de voorziening voor groot onderhoud is met € 30.000 verhoogd.
In lijn met de in september 2023 vastgestelde jaarrekening 2022 is de jaarlijkse storting in de Voorziening Groot Onderhoud verhoogd met € 14.000.
In het in 2021 vastgestelde Meerjarenonderhoudsplan (MJOP) waren meerjarige geplande materiële uitgaven niet opgehoogd met de personele component. Als vuistregel wordt voor de personele inzet uitgegaan van 30% van de materiële uitgaven. Uitgaande van de reeds gepleegde inzet vanuit de reguliere inzet door Staatsbosbeheer voor groot onderhoud is de extra dotatie voor 2024 voor het programmagebied SGL A gecalculeerd (€ 16.000). De financiële effecten voor de jaren 2025 e.v. zijn onderdeel van het Terrein Beheer Model (TBM) dat door Staatsbosbeheer in het kader van de Transitie wordt voorbereid.

Afschrijvingen
De afschrijvingen zijn voor 2024 lager dan begroot (€ 71.000). De planning van een aantal investeringen in voorgaande jaren is niet gehaald waardoor er minder afschrijvingen zijn in 2024.

Materiële lasten en de overige lasten
De materiële lasten vallen per saldo hoger uit en zijn verhoogd met € 23.000.
Deze verhoging bestaat uit de volgende posten:

- Jaarschijf 2024 garantietoelagen (te voldoen aan Staatsbosbeheer)	27.000
- Lagere transitiekosten	-46.000
- Bijdrage SGL B project Herziening verordening SGL	23.000
- Bijdrage SGL B project Toekomstvisie+gebieds- en routepaspoorten	16.000
- Overige posten	3.000

De lagere transitiekosten staan volledig tegenover een lagere onttrekking uit de bestemmingsreserve transitiekosten.

Projecten
Conform de besluitvorming van het algemeen bestuur op 11 april 2024 zijn drie kredieten/projecten ingesteld en is de financiering daarvan vastgelegd:

- **Project Herziening verordening SGL (totaal te verwachten kosten: € 70.000)**
  Het project Herziening verordening SGL wordt dit jaar financieel verantwoord. Bijdrage SGL B (1/3 deel van € 70.000 bedraagt € 23.334, afgerond € 23.000). Deze bijdrage wordt gerealiseerd door verhoging van de deelnemersbijdragen bij SGL B.

- **Project Toekomstvisie+gebieds- en routepaspoorten (totaal te verwachten kosten € 120.000)**
  Het project Toekomstvisie+Gebiedsvisie- en routepaspoorten komt naar huidig inzicht voor 60% in uitvoering in 2024. De bijdrage vanuit programmagebied SGL B bedraagt voor de jaarschijf 2024 in totaal € 16.000. Deze bijdrage wordt gefinancierd door een onttrekking aan de bestemmingsreserve transitie van SGL B (totaal 34,05% van € 40.000 is € 13.620, bijdrage 2024: 60% is € 8.000, afgerond en door een verhoging van de deelnemersbijdragen bij SGL B voor een totaal van € 13.333; bijdrage 2024 60% is € 8.000, afgerond.

- **Project 4-jarig Uitvoeringsplan (totaal te verwachten kosten € 80.000)**

Deze drie projecten hebben betrekking op beide programmagebieden, maar worden administratief gevoerd in de administratie van het programmagebied SGL A.

Dotatie reserves
De dotatie in de reserves zijn ten opzichte van de begroting 2024 niet aangepast.

Vrijval reserves
Vanuit de bestemmingsreserve transitiekosten wordt het project Toekomstvisie+gebieds- en routepaspoorten voor een deel gefinancierd, jaarschijf 2024 (€ 8.172).

De lagere vrijval van de reserves ten opzichte van de begroting (totaal € 116.000) wordt vrijwel volledig verklaard door de lagere onttrekking aan de bestemmingsreserve transitie (€ 81.000) en de lagere vrijval vanuit de bestemmingsreserve investeringen (€ 33.000). Deze reserve is in 2023 gedeeltelijk ingezet ter dekking van het tekort bij de 1e begrotingswijziging 2023.

6. Uitvoering
Na bespreking in het DB worden de begrotingswijzigingen, ter zienswijze aangeboden aan de deelnemers en ter vaststelling in haar vergadering van op 17 oktober 2024 , doorgeleid naar het AB.

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	4315
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	17 oktober 2024
Agendapunt	9
Titel	Hond en Samenleving
ID	4530
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Voortman
Beleidsveld	Dierenwelzijn
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Marjolein Friele/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	17 oktober 2024

Voorgesteld besluit

Hondenvoorzieningen en Samenleving

Utrecht 2024

September 2024

Kennisdocument, aan te bieden aan (de verantwoordelijke wethouder van) de Gemeente Utrecht

Colofon

Uitgave en doelstelling

Dit kennisdocument wordt aangeboden aan de verantwoordelijk wethouder en aan de woordvoerders Dierenwelzijn van de Utrechtse gemeenteraad. Het initiatief voor dit document komt van betrokken hondenbezitters in de gemeente Utrecht. Een van die betrokkenen is Nadia Stylianou, raadslid D66 Utrecht die dit stuk ook zal aanbieden. Hiermee proberen we kennis en inzicht te verschaffen over de onderwerpen hondenvoorzieningen en samenleving. Doelstelling is (een aanzet tot) beleidsvorming en aandacht voor deze onderwerpen.

Contact en Informatie

Bijdragen aan de ontwikkeling van dit concept Kennisdocument

Dit kennisdocument staat vooralsnog los van een politiek programma of agenda.

Bijdragen aan de verdere ontwikkeling van dit document zijn welkom en kunnen naar:

- Nadia Stylianou, Raadslid Gemeenteraadsfractie D66, Stadhuisbrug 1, 3511 JK Utrecht
- Volksgezondheid | Sport | Toegankelijkheid | Groen | Openbare Ruimte | Dierenwelzijn
- Mobiel: +31 (0) 6 3821 8720
- E-mail: nadia.stylianou@utrecht.nl

Inhoudsopgave

Inleiding 3

Honden en samenleving 3

Hondenfaciliteiten en de stad 4

Hondendagopvang 5

Aanbevelingen voor beleidsvorming 6

Inleiding

Al meer dan 15.000 jaar leven honden en mensen samen. De samenleving is veranderd. Dat geldt ook voor de manier waarop hondenbezitters omgaan met hun hond. Zeker in de stadse samenleving is de hond steeds meer een onderdeel van het gezin. Of het nu gaat om gezinnen met of zonder kinderen, jong of oud, honden spelen een belangrijke rol in het dagelijks leven.

In de gemeente Utrecht zijn duizenden honden geregistreerd, af te lezen uit de hondenbelasting. Dit aantal is waarschijnlijk zelfs hoger, aangezien niet alle hondenbezitters hun hond hebben aangemeld. Dit benadrukt hoe belangrijk het is om de behoeften van honden en hun eigenaren te erkennen en te integreren in het gemeentelijk beleid.

Honden en samenleving

Een hond is niet alleen een gezelschapsdier binnen het gezin, maar ook een belangrijke schakel in de bredere samenleving. Hondenbezit bevordert sociale interactie; mensen komen sneller in contact met elkaar tijdens het uitlaten van hun hond, wat bijdraagt aan sociale cohesie in buurten. Zo zijn er ook voorbeelden van WhatsApp-groepen die ontstaan zijn tijdens de wandelingen. Mensen vinden elkaar als ze wat extra hulp nodig hebben bij opvang van de hond maar ook als een gezin wat extra hulp nodig heeft door ziekte.

Bovendien kunnen honden een belangrijke rol spelen in het verminderen van eenzaamheid. Niet alleen is er meer contact met mensen buiten de deur, maar ook het gevoel van kameraadschap vindt achter de deur plaats. Omdat mensen steeds vaker in sociaal isolement komen of eenzaamheid ervaren, is het belang van de hond niet te onderschatten.

Naast het sociale aspect is ook de fysieke beweging die honden met zich meebrengen van groot belang. Het uitlaten van de hond zorgt ervoor dat mensen actief blijven, wat cruciaal is in een vergrijzende maatschappij. Het is bekend dat sportdeelname afneemt naarmate mensen ouder worden, maar het dagelijks uitlaten van een hond bevordert fysieke activiteit op een natuurlijke manier.

Ondanks deze voordelen is er weinig politieke aandacht voor honden in de samenleving. Het gebrek aan beleid en voorzieningen voor honden in de stad is een gemiste kans. Aandacht voor honden zou niet alleen ten goede komen aan dierenwelzijn, maar ook aan de algehele leefbaarheid en gezondheid van de stad.

De gemeente Utrecht wil vanuit haar taak rond ***gevonden*** en ***wilde*** dieren ook goed voor ***gehouden*** dieren in de stad zorgen in lijn met de nota Dierenwelzijn en de wet dieren.

Daarom willen wij met dit kennisdocument kansen identificeren voor betere hondenvoorzieningen als onderdeel van de ambitie op dierenwelzijn in gemeente Utrecht. We gaan hierbij specifiek in op hondenfaciliteiten zoals speelweides en hondendagopvang. Tot slot doen wij een paar aanbevelingen voor beleid.

Hondenfaciliteiten en de stad

Hoewel er in Utrecht enige aandacht is voor hondentoiletten en speelweides, schiet het huidige beleid tekort in kwaliteit en kwantiteit. Het huidige beleid houdt kort het volgende in: het inzichtelijk maken op welke locaties in de stad de faciliteiten aanwezig zijn, de mogelijkheid voor bewoners om een aanvraag te doen voor zulke faciliteiten (waar weinig tot geen gebruik van gemaakt wordt) en het terug laten komen van de faciliteiten bij herinrichtingen. Het is verder geen eis in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) om in nieuwe omgevingen hierover na te denken.

Daarbij komt dat geen enkel beleid gaat over de kwaliteit van deze faciliteiten. Er zijn veel voorbeelden van speelweides die een oppervlakte hebben van 20m2. Geweldig voor een Chihuahua maar je maakt er een Herder niet gelukkig mee. Voor een hondenspeelweide geldt dat een veldje met een hek eromheen en een prullenbak de minimale variant is. Daarnaast is er veel meer mogelijk, zoals:

- een minimale grootte speelweide hanteren. Een goed voorbeeld van een minimale grootte is de speelweide in Lombok, tussen de Keulsekade en Makassarstraat.
- speelvelden met verschillende vakken (sommige honden zijn minder gesocialiseerd);
- meer biodiversiteit (en speeluitdaging voor de honden) met struikgewas en bomen, omdat alle dieren dit fijn vinden;
- speeltoestellen gericht op honden, zodat er een trainingsvoorziening voor honden ontstaat. Een hond is natuurlijk geen kind die het leuk vindt om van de glijbaan te gaan. Maar een baas die geëngageerd met zijn hond bezig is, betekent vaak een goed opgevoede hond;
- het verstrekken van dispensers met gratis hondenpoepzakjes als service. Andere gemeenten doen dit vaak ook al als service vanuit de ontvangen hondenbelasting.

Het Máximapark in Leidsche Rijn is een mooi voorbeeld van voldoende speelweides, prullenbakken en bankjes bij de faciliteiten. Samen met de parkarchitect van het Máximapark is in een vroeg stadium nagedacht over de inpassing van hondenfaciliteiten in het park. Dat (b)lijkt verder vertaald in Leidsche Rijn. De beschikbare plekken zorgen voor veel sociaal contact tussen honden en hondeneigenaren. Er is bij het Máximapark ook een snelle respons vanuit de gemeente als iets kapot is. Dit zijn mooie resultaten.

In andere wijken, zoals Overvecht en Zuilen, ontbreekt het echter aan voldoende voorzieningen, wat bijdraagt aan ergernissen bij zowel hondenbezitters als andere bewoners. Daar zijn weinig faciliteiten voor honden beschikbaar. Een veel gehoord probleem is te weinig prullenbakken in wijken. Vaak zijn prullenbakken alleen bij bushokjes aanwezig wat ertoe leidt dat mensen soms 10 minuten moet lopen voordat ze een zakje kunnen weggooien. Helaas lijkt dit ertoe te leiden dat hondenpoep niet altijd wordt opgeruimd terwijl dit wel zou moeten. Daarmee mag niet onderschat hoe de aanwezigheid van prullenbakken kan uitnodigen om het schoon te houden. Een goed voorbeeld van genoeg prullenbakken in een veelgebruikt wandelgebied is de Johan Wagenaarkade in Oog in Al.

Hondendagopvang

Naast hondentoiletten en hondenspeelweides is er een maatschappelijke vraag naar goede opvangvoorzieningen voor het overdag houden en verzorgen van honden. Er zijn hiervoor in Utrecht een paar plekken waar mensen doordeweeks, overdag, hun hond naar de opvang kunnen brengen. Waarom is dit nou zo belangrijk?

- Hondendagopvang speelt een cruciale rol in de socialisatie van honden, wat hun welzijn bevordert en voorkomt dat ze angstig of agressief worden.
- Het biedt eigenaren de mogelijkheid om te werken zonder hun hond langdurig alleen thuis te laten, wat vooral belangrijk is voor beroepen zoals onderwijs of zorg waar thuiswerken geen optie is. Uit gesprekken met eigenaren blijkt dat een uitlaatservice vaak niet volstaat vanwege lange werkdagen, waardoor dagopvang een betere oplossing is.
- Bij veel opvanglocaties werken gedragsprofessionals die niet alleen bijdragen aan het verminderen van bijtincidenten en andere gedragsproblemen, maar ook een waardevolle bron van kennis zijn. Ze geven advies over hondengedrag, training en verzorging, wat zowel het welzijn van de hond als het voorkomen van dure dierenartsbezoeken (waar de druk ook heel hoog is) ten goede komt.
- Bovendien werken sommige opvanglocaties samen met de Utrechtse faculteit Diergeneeskunde, waar ze bijdragen aan onderzoek en educatie over hondenrasgedrag in groepen.

Daarom zouden voldoende hondenopvang locaties is een normalere voorziening moeten worden die meegroeit met de stad. Hondendagopvang is een belangrijke voorziening die een grotere plek zou moeten krijgen in het gemeentelijke beleid. Helaas is het aanbod beperkt en hebben de bestaande opvanglocaties vaak te maken met lange wachtlijsten en onzekerheid over vergunningen.

In Utrecht kennen alle hondendagopvang organisaties een wachtlijst van gemiddeld 4 jaar. Er is beduidend meer vraag dan aanbod in de gemeente Utrecht. Vreemd genoeg worstelen veel van de huidige aanbieders van hondendagopvang vaak nog met hun bestaanszekerheid, vanuit hun vestigingsplek en de (verlenging van de) door de gemeente te verlenen vergunningen:

- in de beleidsvorming wordt het belang van hondenopvang voorzieningen als onderdeel van een prettige en aantrekkelijke woon- en werkomgeving waar de gemeente Utrecht naar streeft nauwelijks erkend. Daardoor delft dit belang vaak het onderspit bij vergunningsafwegingen en/of bij bestemmingsplannen;
- veronderstelde geluidsoverlast wordt soms aangedragen als weigering voor een vergunning, terwijl de hondendagopvang een maatschappelijke functie dient en vaak na lang zoeken en afstemming met de gemeente Utrecht al kiest voor een passende vestigingsplek in een groene omgeving die anders onbenut was gebleven en daardoor al leidt tot minder kans op overlast;
- hondenopvang zorgt er voor dat onder andere agenten, docenten en zorgmedewerkers naar hun werk kunnen blijven gaan;
- er wordt onvoldoende duidelijkheid gegeven over het verlengen van een vergunning. En dat is ondoenlijk, voor een bedrijf met mensen in vaste dienst, als opleidingsinstituut als dierverzorger in opleiding met tijdelijke stageplekken voor groene MBO scholen in de omgeving en gedane duurzame investeringen.

Hondendagopvang is dus meer dan alleen een praktische oplossing voor werkende hondenbezitters; het draagt bij aan het welzijn van honden, ondersteunt hun socialisatie en voorkomt gedragsproblemen. Daarnaast ontlast het eigenaren en zorgt het ervoor dat essentiële beroepsgroepen hun werk kunnen blijven doen. Gezien de toenemende vraag en de lange wachtlijsten in Utrecht, is het essentieel dat de gemeente meer aandacht besteedt aan hondendagopvang in het beleid, zodat deze belangrijke voorziening kan meegroeien met de stad.

Aanbevelingen voor beleidsvorming

Samen hebben we een lijst van aanbevelingen voor beleidsvorming vastgesteld die te herleiden is vanuit de voorgaande beschrijving en de verkregen input van hondenbezitters:

a. Gebruik de hondvriendelijke inrichting van Leidsche Rijn als voorbeeld voor andere wijken in Utrecht.
b. Creëer samen met honden eigenaren beleid waarin het aantal en de kwaliteit van honden faciliteiten

c. Betrek hondenbezitters actief bij herinrichtingsprojecten en participatietrajecten die betrekking hebben op openbare ruimte en groenvoorzieningen. Er zijn genoeg actieve hondeneigenaren die staan te trappelen om mee te denken als commissie of belanghebbende;
d. Erken het belang van hondendagopvang in het kader van dierenwelzijn en werkgelegenheid, en integreer dit in het gemeentelijk beleid.
e. Zorg voor meer duidelijkheid en continuïteit in de vergunningverlening voor bestaande opvanglocaties. Hierdoor kunnen de organisaties medewerkers contractueel rust geven en krijgen ze ook de ruimte om te professionaliseren in haar bedrijfsvoering ten behoeve van de honden en hun eigenaren.
f. Maak duidelijk waar hondendagopvang organisaties vergunningen kunnen aanvragen en hoe dit proces verloopt. Besteed ook aandacht aan kwaliteitsnormen en dierenwelzijn in de dagopvang vergunningen.
g. Onderzoek de mogelijkheid om informatie over hondenbeleid en -voorzieningen beschikbaar te stellen aan hondenbezitters bij het aanmelden van hun hond bij BGHU over het geldende beleid en hondenspeelplaatsen.

Om Utrecht echt hondvriendelijk te maken, is een combinatie van heldere regelgeving, voldoende faciliteiten en betrokkenheid van hondenbezitters nodig. Door meer aandacht te schenken aan het belang van hondendagopvang, het verbeteren van hondenvoorzieningen, en duidelijke vergunningprocedures te hanteren, kan de stad tegemoetkomen aan de groeiende vraag. Het implementeren van de voorgestelde aanbevelingen helpt niet alleen om het welzijn van honden te waarborgen, maar ondersteunt ook een leefbare, groene en inclusieve stad waar zowel mens als dier van profiteert.

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	4316
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	17 oktober 2024
Agendapunt	10
Titel	Beantwoording schriftelijke vragen nr. 133 parkeren op schoolpleinen
ID	4531
Behandelend ambtenaar	Jeroen Harmsen
Telefoon	14030
E-mail	jeroen.harmsen@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Marjolein Friele/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	17 oktober 2024

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2024, NUMMER 133

Datum	18 september 2024
Van	College B&W
Behandeld door	Jeroen Harmsen
Doorkiesnummer	14 030
E-mailadres	jeroen.harmsen@utrecht.nl
Kenmerk	12700543
Beleidsveld	Mobiliteit en Onderwijs

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2024 nummer 133 van Hessel Stellinga (CDA), Joost Vasters (D66) en Mohamed Talhaoui (PvdA) van 11 juli 2024 over ‘Parkeren op schoolpleinen’. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Is het college ermee bekend dat de Blauwe Aventurijn en Sint Jan de Doper op hun schoolpleinen van plan zijn ruimte te maken om het parkeren van voertuigen van leerkrachten en/of ander personeel mogelijk te maken?
Antwoord 1:
Ja, hiermee zijn wij bekend.

Vraag 2:
Is het college bekend met andere scholen in de gemeente Utrecht die parkeerplaatsen op schoolpleinen hebben gemaakt of van plan zijn die te maken?
Antwoord 2:
Er zijn bij ons geen andere plannen van scholen bekend voor het realiseren van parkeerplaatsen of scholen die parkeerplaatsen op schoolpleinen hebben gemaakt.

Vraag 3:
Heeft het college een of meer aanvragen om vergunning of meldingen ontvangen voor het parkeren op schoolpleinen? Zo ja, wat is de status van deze aanvragen en/of meldingen?
Antwoord 3:
Uit een eerste interne inventarisatie op adressen van scholen in betaald parkeren gebied, blijkt dat er geen aanvragen of meldingen voor vergunningen zijn ontvangen. Volgens de geldende bestemmingsplannen is het op veel locaties toegestaan om te parkeren op schoolpleinen. Het aanvragen van een vergunning hiervoor is dan ook niet vereist.

Vraag 4:
Welke oorzaken ziet het college van het feit dat scholen ertoe overgaan om parkeerplaatsen op eigen terrein te maken? De beperkte beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de openbare ruimte of de (te verwachten) invoering van betaald parkeren in de omgeving van de scholen? Of zijn er volgens het college andere oorzaken?
Antwoord 4:
Wij kennen geen andere scholen dan de Blauwe Aventurijn en Sint Jan de Doper die op dit moment concrete plannen hebben om parkeren op het schoolplein te realiseren. Deze scholen geven aan dat voor hen vooral de kosten van de parkeervergunningen de voornaamste reden is.

Vraag 5:
Hoe reflecteert het college op het feit dat het door leerkrachten of ander personeel laten parkeren in de openbare ruimte in de directe omgeving van de school voor de school en haar leerkrachten kennelijk zodanig (financieel) belastend is dat de school geen andere uitweg ziet dan het parkeren op het schoolplein te faciliteren?
Antwoord 5:
Wij vinden het jammer dat de betreffende scholen plannen hebben om parkeren op het schoolplein te realiseren, ten koste van de speelruimte van kinderen. We zien dit als ongewenst, maar het is niet tegen te houden. Het is onze ervaring dat invoering van betaald parkeren in wijken doorgaans in de beginfase onrust geeft. We weten ook dat er daarna gewenning optreedt; we hopen daarom dat de scholen nog even willen wachten met de aanleg van parkeerplaatsen op het schoolplein. De Blauwe Aventurijn geeft aan dat de parkeerplekken niet ten koste gaan van de speelruimte van de leerlingen. Juist omdat er zoveel ruimte beschikbaar is, is het mogelijk deze plekken te creëren.
De scholen zijn bekend met het voorstel voor een parkeervergunning tegen gereduceerd tarief voor het onderwijs. Hierin is opgenomen dat deze vergunning aangevraagd kan worden voor een deel van het personeel en met de voorwaarde van een minimale reistijd van 60 minuten of meer met OV van deur tot deur en woonachtig buiten Utrecht. De scholen in deze casus geven aan dat zij personeelsleden hebben die niet voldoen aan deze eis. Zij vrezen personeelsleden te verliezen, terwijl er al sprake is van een personeelstekort[1]. Zij weten dat zij voor deze categorie personeelsleden reguliere parkeervergunningen tegen regulier tarief kunnen aanschaffen, maar geven aan de kosten daarvan te hoog te vinden.

Vraag 6:
Hoe reflecteert het college op het feit dat het maken van parkeerruimte op het schoolplein ten koste gaat van de buiten(speel)ruimte voor leerlingen, terwijl op straat voldoende parkeercapaciteit bestaat en die capaciteit bij het invoeren van betaald parkeren naar verwachting nog zal toenemen?
Antwoord 6:
Het verkleinen van buiten(speel)ruimte voor de schoolkinderen ten behoeve van het realiseren van parkeerplaatsen vinden wij niet wenselijk. We kunnen dit echter niet tegenhouden, omdat de school zich houdt aan de bestaande regelgeving, waarbinnen zij ruimte hebben om zelf invulling te geven aan de inrichting en het gebruik van het schoolplein. Ook garandeert de school dat er voldoende speelruimte overblijft en dat blijkt ook na onze toetsing aan de richtlijnen hiervoor.

Vraag 7:
Verwacht het college dat de maatregelen die momenteel worden ontwikkeld de Blauwe Aventurijn, Sint Jan de Doper en andere scholen zodanig tegemoetkomen dat het aanpassen van schoolpleinen om parkeerplekken te faciliteren niet meer noodzakelijk is? Zo nee, is het college bereid additionele maatregelen te overwegen/nemen om dit alsnog te voorkomen?

[1] Volgens de peiling personeelstekorten van 1-10-2023 van het ministerie van OCW is het personeelstekort in Utrecht 9 %.

Antwoord 7:
Ervaring leert dat na de onzekerheden en vragen net na invoering van betaald parkeren, er gewenning optreedt en een deel van de medewerkers een andere manier vindt om naar het werk te reizen. Met de introductie van de parkeervergunning voor het onderwijs houden we ons aan de speciale afspraken die we hebben gemaakt met de onderwijssector en met uw raad en komen we de scholen tegemoet in de kosten. Hiermee bieden we een alternatief aan voor de leerkrachten die vanwege afstand of reisduur van de auto afhankelijk zijn. Additionele maatregelen passen niet in onze ambitie in het kader van Gezond Stedelijk Leven om de aanwezigheid van auto's in de stad terug te dringen ten opzichte van meer duurzame middelen van vervoer, waarmee we ook ruimte creëren voor groen en verblijfsplekken. Het is een keuze van de school een afweging te maken om geen of gedeeltelijk gebruik te maken van de mogelijkheden die de gemeente biedt voor het parkeren op straat en te kiezen voor parkeren op een deel van het schoolplein.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen over parkeren op schoolpleinen

11 juli 2024

Vragen:

De Blauwe Aventurijn en Sint Jan de Doper zijn scholen voor basisonderwijs in de wijk Hoograven. Uit signalen van bezorgde ouders is het ons bekend geworden dat deze scholen voornemens zijn ruimte te creëren op het schoolplein om leerkrachten of ander personeel van de school van een parkeerplaats te voorzien. We weten dat het college op dit moment werkt aan een oplossing voor een parkeervergunning voor leerkrachten, maar dat deze maatregel pas na de zomer beschikbaar lijkt te komen. De ontwikkelingen op deze scholen benadrukken wat ons betreft hoe belangrijk het is dat er snel een goede oplossing komt voor het parkeervraagstuk op scholen, waarbij een balans gevonden moet worden tussen de verschillende mogelijke vervoerswijzen (fiets, ov, auto).
Naar aanleiding daarvan hebben wij de volgende vragen.

1. Is het college ermee bekend dat de Blauwe Aventurijn en Sint Jan de Doper op hun schoolpleinen van plan zijn ruimte te maken om het parkeren van voertuigen van leerkrachten en/of ander personeel mogelijk te maken?
2. Is het college bekend met andere scholen in de gemeente Utrecht die parkeerplaatsen op schoolpleinen hebben gemaakt of van plan zijn die te maken?
3. Heeft het college een of meer aanvragen om vergunning of meldingen ontvangen voor het parkeren op schoolpleinen?[2] Zo ja, wat is de status van deze aanvragen en/of meldingen?
4. Welke oorzaken ziet het college van het feit dat scholen ertoe overgaan om parkeerplaatsen op eigen terrein te maken? De beperkte beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de openbare ruimte of de (te verwachten) invoering van betaald parkeren in de omgeving van de scholen?[3] Of zijn er volgens het college andere oorzaken?
5. Hoe reflecteert het college op het feit dat het door leerkrachten of ander personeel laten parkeren in de openbare ruimte in de directe omgeving van de school voor de school en haar leerkrachten kennelijk zodanig (financieel) belastend is dat de school geen andere uitweg ziet dan het parkeren op het schoolplein te faciliteren?

[2] Bijvoorbeeld aanvragen om een omgevingsvergunning om af te wijken van het omgevingsplan / bestemmingsplan of om een uitweg te maken.
[3] Per 1 november 2024 wordt betaald parkeren in heel Hoograven ingevoerd.

6. Hoe reflecteert het college op het feit dat het maken van parkeerruimte op het schoolplein ten koste gaat van de buiten(speel)ruimte voor leerlingen, terwijl op straat voldoende parkeercapaciteit bestaat en die capaciteit bij het invoeren van betaald parkeren naar verwachting nog zal toenemen?
7. Verwacht het college dat de maatregelen die momenteel worden ontwikkeld de Blauwe Aventurijn, Sint Jan de Doper en andere scholen zodanig tegemoetkomen dat het aanpassen van schoolpleinen om parkeerplekken te faciliteren niet meer noodzakelijk is? Zo nee, is het college bereid additionele maatregelen te overwegen/nemen om dit alsnog te voorkomen?

Gesteld door:

- Hessel Stellinga, CDA
- Joost Vasters, D66
- Mohamed Talhaoui, PvdA