

Inspraakrapport Ontwerpverkeersbesluit Vaarwater Kromme Rijn

*Vast te stellen door het college
op 5 juli 2022*



Colofon

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR)

Afdeling Vergunningverlening en Handhaving

Postbus 550

3990 GJ Houten

Telefoon: 030 634 57 00

Fax: 030 634 59 97

Website: www.destichtserijnlanden.nl

email: post@hdsr.nl

Inhoud

1	Toelichting inspraaknotitie.....	3
2	Inhoud op hoofdlijnen.....	4
3	De afzonderlijke inspraakreacties	5

1 Toelichting inspraaknotitie

Het ontwerp verkeersbesluit vaarwater de Kromme Rijn is gepubliceerd op 24 december 2021 en heeft ter inzage gelegen van 1 januari tot en met 14 januari 2022. Dit heeft 5 inspraakreacties opgeleverd.

De zienswijzen en het antwoord van het waterschap zijn puntsgewijs opgenomen in hoofdstuk 3. Er is aangegeven of de zienswijze tot een wijziging van het besluit heeft geleid. De inspraaknotitie bestaat uit drie kolommen:

1. Reactie inspreker: In deze kolom is de binnengekomen zienswijze opgenomen.
2. Reactie waterschap: In deze kolom is het commentaar van het waterschap weergegeven.
3. Aanpassing: In deze kolom is aangegeven of de zienswijze tot een aanpassing van het verkeersbesluit leidt.

Op 7 december 2021 behandelde het college het ontwerp van het verkeersbesluit vaarwater de Kromme Rijn. Het definitieve besluit, inclusief de inspraakreactie, ligt ter besluitvorming voor in het college op 05-07-2022.

2 Inhoud op hoofdlijnen

Ecologie en waterkwaliteit

Een belangrijk punt wat in de zienswijzen vaker is aangehaald, is het effect van gemotoriseerd varen op de ecologie en waterkwaliteit. Voor de bovenloop van de Kromme Rijn is dit een reden om het gemotoriseerd varen níet toe te staan. Daar is de vaarweg een stuk smaller en minder diep dan de benedenloop. Op de benedenloop kan wel veilig gemotoriseerd gevaren worden. Bovendien vormt de benedenloop een verbinding met de stad Utrecht. Hier speelt dus ook een groter recreatiebelang. Dat wil niet zeggen dat de ecologie en waterkwaliteit op de benedenloop minder belangrijk is. Met voorliggend besluit veranderen de regels niet inhoudelijk en blijft het beschermingsniveau dus gelijk aan de huidige situatie. Daarnaast is het effect van gemotoriseerd varen op de waterkwaliteit en ecologie iets wat eerst breder afgewogen moet worden in het vaarbeleid van HDSR, voordat dit zijn weerslag kan krijgen in de regelgeving.

Geur- en geluidsoverlast

Een veel aangehaald punt in de zienswijzen is de geur- en geluidsoverlast die wordt veroorzaakt door (brandstof)motoren. Hiervoor is het waterschap echter geen bevoegd gezag.

Verbod op varen met verbrandingsmotor

Over het al dan niet verbieden van varen met verbrandingsmotor op de Kromme Rijn worden ambtelijk gesprekken gevoerd met de gemeente Bunnik en Utrecht. Hierover hebben we op dit moment nog geen uitsluitsel. Voorliggend verkeersbesluit is dan ook een instrumentele en geen inhoudelijke wijziging op de huidige regelgeving.

Verbodsbord ligplaats nemen

De suggestie voor het plaatsen van een verbodsbord voor het ligplaats nemen, nemen we over.

3 De afzonderlijke inspraakreacties

In onderstaande tabel zijn de afzonderlijke inspraakreacties weergegeven. Kolom 1 geeft een nummering weer die als volgt is opgebouwd: bij 1.a staat de 1 voor inspreker nummer 1. De naam van betreffende inspreker is verwijderd om de privacy te waarborgen. De letter achter de punt (in dit geval a) is de opsomming van de zienswijzen die per inspreker worden aangegeven per onderwerp en per punt. In dit geval is het eerste onderwerp het eerste punt wat in de inspraakreactie wordt aangegeven en waar het waterschap vervolgens een reactie op geeft.

In de tweede kolom wordt letterlijk weergegeven wat de zienswijze van inspreker is. Daaropvolgend wordt weergegeven wat de reactie is van het waterschap. Eventuele aanpassingen in het ontwerp worden weergegeven in de laatste kolom.

Nr. 1	Zienswijze	Reactie waterschap op zienswijze	Aanpassing
1.a	De intentie die uitgesproken wordt in het Vaarbesluit om vervuilende uitstoot van verbrandingsmotoren voor de Kromme Rijn zo veel mogelijk tegen te gaan wordt door ons ondersteund. Wij ondersteunen daarom ook het onder III genoemde besluit om voor de benedenloop van de Kromme Rijn een verbod op gemotoriseerd vaarverkeer op te stellen aangezien dit gebied zich bevindt in onze gemeente Bunnik. Er vindt op dit moment overleg plaats tussen het college van Bunnik en het waterschap om deze maatregel te borgen in een bestuurlijk model zodat het in de praktijk handhaafbaar is. Wij zullen ons college oproepen te doen al hetgeen in hun vermogen ligt om dit bestuurlijk te regelen en wij spreken als fracties het voornemen uit dat indien dit noodzakelijk is een raadsbesluit met een dergelijke strekking binnen de APV te zullen goedkeuren.	Dank voor uw steun aan het ontwerpbesluit. Het onder III genoemde besluit is een voortzetting van ons huidige beleid. Dit verbod is al opgenomen in het verkeersbesluit dat wij in 2016 hebben vastgesteld en, op dit moment nog, in de keur. Het onder IV genoemde besluit maakt het wel mogelijk om met vaartuigen van bepaalde afmeting gemotoriseerd te varen op de Kromme Rijn.	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.
Nr. 2	Zienswijze	Reactie waterschap op zienswijze	Aanpassing
2.a	In het ontwerp verkeersbesluit worden de maximale afmetingen en diepgang van toegestane gemotoriseerd vaartuigen voor zowel particulier als zakelijk vaarverkeer genoemd.	De opgenomen maximale afmetingen zijn ongewijzigd overgenomen uit de huidige vergunningsvoorwaarden. Deze zijn in 2011 vastgesteld en gebaseerd op de dimensies van de	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.

Zoals blijkt uit het rapport van “waterrecreatie advies” is de watersport aan het veranderen. Er vindt een verschuiving plaats van meerdaagse tochten naar dagtochten. Dat verklaart ook de populariteit van sloepen. De afgelopen jaren is de recreatie op en om de Kromme Rijn al toegenomen en zal door de populariteit van sloepen verder toenemen. Zoals uit bijgevoegde link blijkt zijn vaartuigen met een lengte van 9 meter al geschikt voor 35 of meer mensen (https://amsterdamboatexperience.com/nl/sloep-huren/sloep-nomag) Indien sloepen van maximaal 14 meter worden toegestaan kunnen er op mooie dagen situaties op de Kromme Rijn ontstaan, waardoor de overige recreatie: • op het water (voor o.a. kanovaarders en suppers) ernstig in de verdrukking komt • rond het water (bijv. wandelaars) ernstig belemmerd wordt door geluidsoverlast van grote groepen op een sloep. Voor een sloep voor particulier gebruik zou een sloep van 7,5 meter al geschikt zijn. Hierop kunnen maximaal 12 personen (zie als voorbeeld bijgaande link www.olympia-charters.nl/nl/sloep-huren-kaag/seafury-700-10-pers/ en www.maril.nl/models/maril-725). Ik verzoek u daarom gezien bovenstaande om de maximale afmetingen voor zowel particulier als zakelijk vaarverkeer te herzien en te verkleinen. • Particulier gebruik: maximale lengte 7,5 meter	Kromme Rijn, uitgaande van de Richtlijn Vaarwegen, zodat er veilig gevaren kan worden. De afmetingen baseren wij niet op groepsgrootte en/of potentiële geluidsoverlast. Het verkeersbesluit voorziet primair in veiligheidsregels voor het vaarverkeer. Voor geluidsoverlast is het waterschap geen bevoegd gezag.	
---	---	--

	• Bedrijfsmatig gebruik: maximale lengte 10 meter.		
2.b	In het ontwerp verkeersbesluit wordt gesproken over gemotoriseerd vaarverkeer. Ik verzoek u om gezien onderstaande toelichting de definitie van gemotoriseerd vaarverkeer aan te scherpen en vaartuigen met vervuilende brandstofmotoren uit te sluiten van toegang tot de Kromme Rijn (tenzij om te kunnen voldoen aan de onderhoudsplicht op basis van de Keur, of een tijdelijke noodzaak). Toelichting Sinds de uitbraak van corona is er een sterke toename van recreatie aan en op de Kromme Rijn. Steeds vaker zie ik groepen kanovaarders, "suppers" en zwemmers. Een mooie ontwikkeling vanuit gezondheidsperspectief gezien. Maar ook neem ik een toename waar van gemotoriseerde boten op de Kromme Rijn. Naast steeds meer elektrisch aangedreven bootjes verschijnen er ook steeds meer en grotere boten met benzine of dieselmotoren. Deze boten varen over het algemeen veel sneller, vaak sneller dan toegestaan, leveren gevaarlijke situaties op en beknotten vaak de recreatievreugde van anderen (op én langs de Kromme Rijn). Daarnaast produceren brandstofmotoren ongewenste uitstoot van co2 en fijnstof, stinkende dampen en veel lawaai. Voor recreanten op en rond het water is dit een ongewenste situatie.	Het waterschap staat niet onwelwillend tegenover een verbod op varen met brandstofmotor. Voor luchtvervuiling, geur- en geluidsoverlast zijn wij echter geen bevoegd gezag. Wanneer de gemeenten een dergelijk verbod opnemen in de APV zullen wij het verkeersbesluit hierop aanpassen. Maximale snelheid en afmetingen zijn onveranderd vastgelegd in het ontwerpbesluit ten opzichte van het huidige verkeersbesluit uit 2016 en de regels die daarvoor in de keur waren opgenomen.	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.
2.c	In het ontwerp verkeersbesluit zie ik geen beperking in het aantal te verlenen vergunningen. Zoals blijkt uit het rapport van “waterrecreatie advies” is de watersport aan het veranderen. Er vindt een verschuiving plaats van meerdaagse tochten naar dagtochten. Dat verklaart ook de populariteit van sloepen. Het varen met sloepen is een	In het voorliggende ontwerpbesluit worden de huidige regels gecontinueerd. Het verkeersbesluit is gebaseerd op veilig varen. Indien er aanleiding is om het aantal verkeersbewegingen te beperken, dan zal eerst vastgesteld moeten worden wat het maximaal aantal moet zijn en hoe dat gehandhaafd moet worden.	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.

	principeel andere markt dan het varen met kajuitzeiljachten en motorboten. De ontwikkeling heeft te maken met een verandering van het vaargedrag, van lange vakanties met de boot (toervaart) naar dagtochten. Dat blijkt ook uit de verkopen. In 2020 jaar zijn er meer nieuwe boten verkocht dan in de afgelopen jaren, vooral sloepen, dagcruisers, 'visboten' en SUP-planken. De Kromme Rijn is qua natuurschoon een bijzonder en interessant gebied. Dat blijkt ook uit het aantal bezoekers dat de landgoederen Rhijnauwen en Amelisweerd op jaarbasis bezoekt. Dit gebied is vanuit de stad Utrecht ook prima te bereiken per sloep. In een heel slecht scenario zouden er op mooie dagen situaties kunnen ontstaan, waarbij veel vaartuigen zich op de Kromme Rijn bevinden. Hierdoor raakt de overige recreatie op het water (voor o.a. kanovaarders en suppers) ernstig in de verdrukking en wordt de beleving rond het water (bijv. wandelaars) ernstig belemmerd. Ook zal dit een negatief effect hebben op de flora en fauna. Om bovenstaande reden doe ik een beroep op u om het aantal te verlenen vergunningen te beperken en geen vergunningen van onbepaalde tijd te verlenen. Door een limitering van het aantal te verlenen vergunningen en door het tijdelijke karakter wordt het mogelijk om ook in de toekomst het vaarverkeer te reguleren en de recreatieve druk op de Kromme Rijn beheersbaar te houden.	Als we daarvoor aanleiding zien, zullen wij aanpassingen in het verkeersbesluit overwegen. Die aanleiding zien wij op dit moment niet.	
--	--	---	--

Nr. 3	Zienswijze	Reactie waterschap op zienswijze	Aanpassing
-------	------------	----------------------------------	------------

3.a	Zoals u bekend kent de Kromme Rijn een lange historie, evenals is deze bepalend voor de ontwikkelingsgeschiedenis het Kromme Rijngebied (zie voor beeld Kromme Rijn ook Bijlage 1: 'Kromme Rijn in volle glorie'). Meanderde deze rivier vroeger vrolijk door landschap, waarbij vele oeverwallen en kommen werden afgezet, waarvan thans nog op diverse plekken nevengeulen zichtbaar zijn, sinds de indamming in 1122 heeft de rivier (helaas) een meer kunstmatig karakter gekregen, ook al wordt er ook voor deze rivier thans (gelukkig) iets meer ruimte aan natuurlijke processen geboden, dat o.a. door de aanleg van natuurvriendelijke oevers, nevengeulen, zoals bij Werkhoven, etc. (zie in deze dus o.a. ook het: 'Inrichtingsbeeld Kromme Rijn (HDSR, 2011)'). Ook bij diverse toekomstbeelden staat de Kromme Rijn als rivier centraal, zoals o.a. die van de Regio U-10 (zie in deze dus ook het: 'IRP U-16'), maar bijvoorbeeld ook bij de: 'Omgevingsvisie Kromme Rijngebied (Bunnik, Houten & Wijk bij Duurstede, 2016)'. Behalve in landschappelijke en cultuurhistorische zin vervult de rivier ook een belangrijke (landschaps)ecologische functie. Zo vervult de rivier en de daaraan grenzende natuurgebieden een belangrijke functie binnen het NNN, zowel als leefgebied voor aan water gebonden (beschermde) soorten, evenals voor (beschermde) soorten om zich langs de rivier en aangrenzende (natuur)gebieden te kunnen verplaatsen, dus migreren (zie in deze o.a. het: 'Werkdocument ecologische verbindingzones Provincie Utrecht (Provincie Utrecht, 1993), Verbindingszone 19: 'Kromme Rijn', hetgeen dan later in diverse planvormen nader is uitgewerkt en waaraan als deel van het NNN ook een centrale plek is gegeven in o.a. het: 'Natuurgebiedsplan Kromme Rijngebied', thans opgenomen in de: 'Natuurbeheerplannen' van de provincie Utrecht).	Het voorliggende besluit is een instrumentele aanpassing (binnen het huidige beleid) op het huidige verkeersbesluit, ingegeven door de komst van de Omgevingswet, om het vergunningenstelsel aan te passen. Het is geen inhoudelijke wijziging ten opzichte van de regels die tot nu toe van kracht zijn. Verandering van het vaarbeleid op basis van ecologische waarden is op dit moment nog niet aan de orde, maar is iets wat breder afgewogen moet worden. HDSR is met de gemeente Bunnik en Utrecht in overleg om in de toekomst vaartuigen met brandstofmotor te weren. Daarnaast worden de mogelijkheden voor aanvullende regelgeving op het gebied van waterkwaliteit in de waterschapsverordening bekeken. Deze beide processen staan echter los van dit verkeersbesluit, wat (conform de Scheepvaartverkeerswet) in eerste instantie is gericht op het waarborgen van veilig gebruik van de vaarweg.	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.
-------------------	--	---	--

Daarnaast is de Kromme Rijn dus ook aangewezen als zogenaamd: 'Waterlichaam' in het kader van de Europese Kader Richtlijn Water (EKRW), met dus ook een aantal ecologische doelen (zie in deze o.a. de rapportage: 'Watersysteemanalyse Kromme Rijn (HDSR, 2020)'). Ook gezien de (landschaps)ecologische betekenis van de Kromme Rijn heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. voor o.a. deze rivier bij het Waterschap in diverse inspraakreacties/zienswijzen bijzondere aandacht gevraagd, zoals o.a. in het kader van de inspraak op het zogenaamde: 'KRW-maatregelenpakket', maar bijvoorbeeld ook die i.r.t. de diverse beleidsdocumenten, zoals het: 'Ontwerp-Waterbeheerprogramma 2022-2027-Stroomopwaarts Samen voor de Toekomst'. Juist gezien de landschappelijke, maar met name ook (landschaps)ecologische betekenis van de Kromme Rijn zou het o.i. dus goed zijn de betreffende waarde(n) bij welke ontwikkeling dan ook zorgvuldig mee te wegen. Een van d(i)e ontwikkelingen is dan het varen op de Kromme Rijn, of dat nu met ongemotoriseerde of gemotoriseerde boten is. Zoals ook door de HDSR ongetwijfeld is geconstateerd, wordt daartoe in de loop van de jaren een steeds groter aantal vergunningen aangevraagd en kennelijk ook verleend. Voor ongemotoriseerde boten zouden dan vergunningen voor onbepaalde tijd worden verleend en voor gemotoriseerde boten voor een jaar, hetgeen dan telkens wordt verlengd. Wel worden daarbij dan bepaalde eisen aan de boten en ook het varen gesteld, zoals een o.a. een maximale lengte en ook een maximale vaarsnelheid, namelijk max. 6 km/uur, evenals alleen tussen zonsopgang en -ondergang. Nu worden er over het verlenen van de vaarvergunningen voor de Kromme Rijn kennelijk al een aantal jaren vragen aan het Dagelijkse Bestuur van de HDSR gesteld, dat ook door bepaalde fracties in het Algemeen Bestuur. Daarbij staat dan centraal,		
---	--	--

althans zo heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat begrepen, of dat varen niet op een of andere wijze nader zou kunnen worden gereguleerd en dan in het bijzonder m.b.t. motorboten met een dieselmotor. Dat laatste ook vanuit duurzaamheidsoverwegingen, hetgeen toch ook een van doelen van de HDSR is (zie in deze dus o.a. ook het: 'Waterbeheerprogramma 2022-2027 -Stroomopwaarts Samen voor de Toekomst'). Daarbij wordt dan kennelijk aangegeven, dat de HDSR op basis van het Keur dergelijke vaarvergunningen niet zou kunnen weigeren, aangezien zij niet tot nauwelijks bij de toetsing aan het Keur rekening zou behoeven te houden met ecologische effecten, maar dat dat o.a. wat betreft de bescherming van natuurwaarden, inclusief die van beschermde soorten, bij de provincie Utrecht ligt. Verder dat een en ander, zoals een verbod om met diesel aangedreven motorboten te varen dan zou moeten worden geregeld via de APV's van de gemeente Utrecht en Bunnik, dat ook aangezien de daarmee gepaard gaande stank- en geluidsoverlast geen watergerelateerde aspecten zijn en dus vallen onder de bevoegdheden van de gemeenten Bij dit alles beroept de HDSR zich dan met name ook op hetgeen daartoe in de: 'Nota Vaarbeleid HDSR (HDSR, 2015)' is aangegeven en waarbij een nautisch beheer kennelijk centraal staat. In het: 'Ontwerp-besluit' zelf wordt dan naar voren gebracht dat dat in overeenstemming is met hetgeen nu in diverse verleende vergunningen is aangegeven, dus dat er in die zin geen wijzigingen zijn. Ook gezien de sterk toegenomen recreatiedruk op de Kromme Rijn, hetgeen o.i. zowel aan de beleving, als ook wel degelijk aan de (landschaps)ecologische waarden van deze rivier afbreuk doet, ook al zijn daar dan kennelijk geen nadere ecologische onderzoeken naar uitgevoerd, althans zijn deze niet		
--	--	--

	bij de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. bekend, zou het o.i. dus goed zijn, juist vanwege de in die zin met de Kromme Rijn samenhangende waarden het varen nader te reguleren en dat dus niet alleen bovenstrooms, waar het varen op een enkele uitzondering na dus al verboden is, maar met name ook benedenstrooms, dus daar waar thans nog wel mag worden gevaren.		
3.b	Overigens is het Stichting Milieuzorg Zeist onduidelijk waarom voor de inspraak maar zo'n korte periode wordt gegeven, ook deels nog tijdens het Kerstreces, terwijl toch gangbaar 6 weken is.	Verkeersbesluiten hoeven niet ter inzage te worden gelegd, maar we bieden wel graag de gelegenheid tot inspraak. De inspraakverordening, waarin een periode van 6 weken is voorgeschreven, is echter niet van toepassing. Vandaar dat we ervoor gekozen hebben dit besluit twee weken – gelijk aan eerdere inspraakperiodes voor onze verkeersbesluiten - ter inzage te leggen. Wij baseren ons hierbij op artikel 4:8 van de Algemene wet bestuursrecht. Daarin is geen wettelijke termijn opgenomen; het bestuursorgaan bepaalt het in dat geval zelf. Wij hebben gekozen voor 2 weken. Naast de twee weken ter inzagelegging is het een week langer gepubliceerd geweest, voorafgaand aan de inspraakperiode, vanwege het kerstreces.	
3.c	Dat het Keur en dus ook de (toekomstige) Waterschapverordening geen enkele mogelijkheid zou bieden het varen te reguleren, althans dat (voor bepaalde vaartuigen) te verbieden, durft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch te betwijfelen, aangezien o.a. overeenkomstig de: 'Waterwet' de HDSR toch ook met de effecten op de ecologische kwaliteit van wateren dient rekening te houden (zie in deze dus ook de: 'Waterwet', Art. 2.1, onder b), dus o.i. ook met hun (landschaps)ecologische functie. Zo zal toch het intensief varen, of dat nu met ongemotoriseerde of gemotoriseerde vaartuigen is, naar verwachting met bepaalde gevolgen (door o.a. verstoring) op diverse (beschermde) soorten gepaard gaan,	Het voorliggende besluit is een instrumentele aanpassing (binnen het huidige beleid) op het huidige verkeersbesluit, ingegeven door de komst van de Omgevingswet, om het vergunningenstelsel aan te passen. Het is geen inhoudelijke wijziging ten opzichte van de regels die tot nu toe van kracht zijn. Verandering van het vaarbeleid op basis van ecologische waarden is op dit moment nog niet aan de orde, maar is iets wat breder afgewogen moet worden.	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.

	zoals op vogels, waaronder de ijsvogel, op vissen, op libellen, op (drijfblad)planten, etc. (zie in deze dus in algemene zin o.a. het rapport: 'Natuur en recreatie (Alterra, 2012)' én meer specifiek m.b.t. kano's en fluisterboten ook: 'Combinatie van vaarrecreatie en beek gebonden natuur in Noord-Brabant (Alterra, 2012)'). Meer in het bijzonder kan het intensief varen dus ook bepaalde effecten op drijvende planten/drijfbladplanten hebben, met dus ook gevolgen voor de (aquatische) ecologie, o.a. wat betreft de doelen in het kader van de KRW (zie in deze dus wederom de: 'Watersysteemanalyse Kromme Rijn (HDSR, 2020)', waaruit dan naar voren komt dat wat betreft drijfbladplanten de Kromme Rijn voor 1/3 deel op orde is, maar voor 2/3 deel dus niet, ook al zal dat dan niet altijd aan de intensiteit waarop deze rivier wordt bevaren liggen).		
3.d	Juist gezien de met de Kromme Rijn samenhangende waarden van natuur en landschap zou het o.i. in ieder geval dus goed zijn als het gemotoriseerde varen, of dat nu met diesel of elektrische aangedreven motorboten is, verboden zou worden. Verder zou de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er tevens voor willen pleiten ook het varen met ongemotoriseerde boten, zoals roeiboten en ook kano's, aan een bepaald maximum aantal te binden, ook al zal dat dan in de praktijk nog niet zo eenvoudig handhaafbaar zijn. Wel zou men er bijvoorbeeld ook voor kunnen kiezen het varen met ongemotoriseerde boten dan tijdens bepaalde kwetsbare perioden, zoals bijvoorbeeld tijdens het broedseizoen van bijvoorbeeld de ijsvogel, te verbieden (zie wat betreft de diverse opties met name ook het rapport: 'Combinatie van vaarrecreatie en beek gebonden natuur in Noord-Brabant (Alterra, 2012)', Tabel 13: 'Maatregelen die kunnen worden genomen om effect vaarrecreatie op het beekstelsel te kunnen voorkomen', pag. 56).	Het voorliggende besluit is een instrumentele aanpassing (binnen het huidige beleid) op het huidige verkeersbesluit, ingegeven door de komst van de Omgevingswet, om het vergunningstelsel aan te passen. Het is geen inhoudelijke wijziging ten opzichte van de regels die tot nu toe van kracht zijn. Verandering van het vaarbeleid op basis van ecologische waarden is op dit moment nog niet aan de orde, maar is iets wat breder afgewogen moet worden. Eerst zal daarvoor een integrale afweging gemaakt moeten worden, waarbij alle functies en belangen (van verschillende bevoegde gezagen en belangengroepen) meegewogen worden. Voorliggend besluit is echter slechts een instrumentele wijziging en staat deze afweging dan ook niet in de weg.	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.

3.e	In ieder geval zou het dus goed zijn als door de HDSR samen met diverse partners en belanghebbenden, waaronder bijvoorbeeld ook het Utrechts Landschap, ook echt een Natuurvisie op de Kromme Rijn zou worden ontwikkeld (zie in deze dus o.a. ook het rapport: 'De Kromme Rijn Leeft (Utrechts Landschap, 1999)'), inclusief bijvoorbeeld ook de aanplant van klimaatbossen (zie in deze dus ook de publicatie: 'Kansen voor soortenrijk klimaatbos - Ruimtelijke verkenning nieuwe klimaatbossen Kromme Rijn en Veenweidegebied (Bosgroep 6 Midden-Nederland, 2020)'), zodat ook echt bij toekomstige ontwikkelingen nadrukkelijk met de landschappelijke en met name ook (landschaps)ecologische kwaliteiten van deze rivier rekening zou kunnen worden gehouden. Helemaal mooi zou het dan zijn als een en ander ook nog zou worden doorvertaald in een 'Inrichtings- en Beheerplan' voor de gehele Kromme Rijn(zie in deze dus overigens wel ook het rapport: 'Inrichtingsbeeld Kromme Rijn (HDSR, 2011)'), uiteraard voor zover deze er nog niet is.	Een natuurvisie op de Kromme Rijn vinden wij een interessante suggestie, die we meegeven aan onze ecologen. Dit gaat echter verder dan de scope van dit voorliggende verkeersbesluit.	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.
3.f	Overigens is het wat betreft de in het 'Ontwerp-verkeersbesluit Kromme Rijn' gegeven regels toch voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. m.b.t. het varen met gemotoriseerde boten onduidelijk of daar nu wel of niet een vergunning voor nodig is als aan de gegeven regels, dus voorwaarden, wordt voldaan, want dat leest zij niet uit de gegeven regels.	Onder punt IV van het besluit is aangegeven dat het onder III genoemde verbod niet geldt, wanneer wordt voldaan aan genoemde voorwaarden. Hierin staat geen vergunningplicht opgenomen.	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.
3.g	Verder is het de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. opgevallen dat het kennelijk niet is gereguleerd dat voor het varen van ongemotoriseerde boten op zich ook een vergunning noodzakelijk is, evenals dat voor zowel ongemotoriseerde als gemotoriseerde boten er een tijdslimiet aan de vergunning wordt gesteld, zoals maximaal een jaar, dus wellicht goed dat wel ook nog te reguleren.	Voor ongemotoriseerd varen is geen verbod opgenomen en hier zijn dus ook geen voorwaarden aan gesteld of vergunningplicht voor opgenomen.	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.

Nr. 4	Zienswijze	Reactie waterschap op zienswijze	Aanpassing
4.a	Met het instellen van een verkeersbesluit beoogt u het uitgeven van een specifiek individuele watervergunning voor het gemotoriseerd varen op de benedenloop van de Kromme Rijn te beëindigen. De gemeente erkent de administratieve druk welke een vergunningstelsel met zich meebrengt maar wenst u nadrukkelijk te attenderen op de meerwaarde van deze watervergunning. Uw huidige vaarwegvergunning wijst de aanvrager nadrukkelijk op; 1. het feit dat de watervergunning voor een niet elektrisch gemotoriseerd vaartuig voor <u>bepaalde periode</u> wordt verstrekt, 2. Toekomstig beleid <i>Op dit moment verlenen wij voor het varen op de Kromme Rijn met elektrisch aangedreven vaartuigen vergunningen voor onbepaalde tijd en voor niet elektrisch aangedreven vaartuigen vergunningen voor maximaal één jaar. Laatstgenoemde vergunningen moeten ieder jaar worden verlengd.</i> <i>Er wordt gewerkt aan beleid voor het varen op de Kromme Rijn. Het kan zijn dat er in de toekomst strengere eisen gesteld gaan worden aan het varen op de Kromme Rijn. Indien de activiteiten waarvoor nu vergunning is verleend strijdig zijn met het toekomstig op te stellen vaarwegbeleid kan deze vergunning door het waterschap worden ingetrokken.</i> <i>Op termijn wordt het varen met een vaartuig, waarvan de schroefas wordt aangedreven door een benzine- of dieselmotor, mogelijk niet meer toegestaan.</i>	Bij de invoering van algemene regels is het evident dat regels goed gecommuniceerd moeten worden, zodat mensen bewust vaargedrag gaan vertonen. Onderdeel hiervan is het plaatsen van borden langs de vaarweg en aanpassen van onze flyer. Daarnaast zet HDSR in op meer preventieve communicatie, ter bewustwording en bevordering van goed gedrag. Een vergunningenstelsel is hier niet voor bedoeld. Het belang van de administratieve last wegen wij in dit geval zwaarder dan het risico dat recreanten niet volledig op de hoogte zijn van de regelgeving. Dat risico ondervangen wij met preventieve communicatie en handhaving.	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.

	De gemeente hecht hoge waarde aan de informatiewaarde van het huidige vergunningstelsel in relatie tot de ambitie tot beperkt van bepaalde typen van gemotoriseerde vaartuigen. Door duidelijk en structureel te informeren wordt de aanvrager in staat gesteld een weloverwogen beslissing te nemen bij aanschaf van en/of investering in een vaartuig.		
--	--	--	--

Nr. 5	Zienswijze	Reactie waterschap op zienswijze	Aanpassing
5.a	Heeft over dit besluit overleg plaatsgevonden met betrokken overheden en instanties als bedoeld in de artikelen 6 en 14 van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer en/of met de Stichting Vaarrecreatie? Zo ja wat waren de uitkomsten van dit overleg? Zo nee, vindt dat overleg nog plaats? En kunt u ons informeren over de uitkomsten van dit overleg en kunnen wij hierover nog nadere zienswijzen indienen? Zodat wij onze zienswijzen over het verkeersbesluit mede kunnen baseren op de informatie verkregen van uw overleg- en adviespartners?	In artikel 6 van het Babs is bepaald dat het bevoegd gezag bij de voorbereiding van een verkeersbesluit overleg voert met de bij dat besluit belanghebbende openbare lichamen en instellingen. De gemeente Utrecht en Bunnik zijn in de zomer van 2021 op de hoogte gesteld van de voorgenomen wijzigingen. Met beide gemeenten zijn en worden daarnaast inhoudelijke gesprekken gevoerd over het varen op de Kromme Rijn (over het al dan niet verbieden van gemotoriseerd varen). Het voorliggend verkeersbesluit is puur een instrumentele, niet-inhoudelijke, wijziging, omdat er nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden over inhoudelijke wijzigingen. Het gaat nu alleen om het opnemen van de regels uit de keur in het verkeersbesluit. De verplichtingen en voorwaarden waaronder gevaren kan worden op de Kromme Rijn zijn niet veranderd. Deze zijn omgezet van vergunningstelsel naar algemene regels. Daarnaast hebben de belanghebbende openbare lichamen en instelling via de gehouden inspraakprocedure alsnog hun zienswijze kunnen geven. Voor zover daarvan gebruik is gemaakt, heeft dat niet geleid tot een noodzakelijke aanpassing van het voorgenomen besluit.	De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.

5.b	Waarom heeft het betrokken besluit maar 14 dagen en deels nog in de kerstvakantie ter inzage gelegen? Het gaat om een besluit met ingewikkelde aspecten zoals de samenhang met de nieuwe Omgevingswet en besluiten, bevoegdheden en rechtsregels van andere overheden. Een periode van veertien dagen is (te) kort om informatie over deze onderwerpen te verzamelen en een standpunt te bepalen. Is het zo kort ter inzage leggen van besluiten normaal beleid van de HDSR? Kan alsnog een zienswijzentermijn van zes weken worden gegeven, ook mede in relatie tot de gevraagde aanvullende informatie?	Zie beantwoording 3.b	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.
	Nadelige effecten van gemotoriseerd varen		
5.c	1. Boten met een grotere waterverplaatsing en hogere snelheid veroorzaken over 't algemeen meer zuiging en golven. Boten met motor zullen groter zijn dan door spierkracht voortbewogen boten. Bovendien wordt soms door motorboten toch de voorgeschreven maximumsnelheid overschreden. Handhaving zonder vergunningenstelsel is lastiger zoals verderop in ons betoog wordt beschreven. Als het aantal gemotoriseerde boten groeit, dat is waarschijnlijk zo zoals verderop door ons wordt betoogd, zal er ook (meer) schade aan oevers ontstaan. Dit leidt tot extra onderhoud en een aanbrengen van voorzieningen. Hierdoor wordt het karakter van de Kromme Rijn oevers in landschappelijk en natuurlijk opzicht aangetast en daarmee ook de waarde voor extensieve recreatie. Zones in en langs water waarin door inrichting, ecologisch geoptimaliseerd beheer of een combinatie van deze maatregelen, leefgebied is behouden of gecreëerd voor waterplanten en –dieren en aan de oevers gebonden soorten, komen onder extra onder druk. Het voorgenomen besluit leidt naar onze mening tot een grotere belasting van de HDSR zowel voor handhaving als voor onderhoud van de oevers.	Met de veronderstelde negatieve effecten die kunnen plaatsvinden wordt voor een deel rekening gehouden door de ingestelde maximumsnelheid. De regels en de handhaving daar op blijven gelijk, of er nu wordt gecontroleerd op vergunningvoorschriften of op basis van het verkeersbesluit/Binnenvaartpolitiereglement. De aanname dat de voorgestelde wijziging van dit verkeersbesluit leidt tot grotere belasting van HDSR en de oevers delen wij daarom niet.	De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.

5.d	2. Het verbod op het lozen van toilet- en afvalwater wordt niet goed nageleefd. Dat is algemeen bekend. Het rijk overweegt ook maatregelen ter zaken. Een illustratief bericht kan gevonden worden in de Watersport Almanak, afdruk ook als bijlage bijgevoegd. Handhaving van het verbod is lastig zoals ook in het bericht wordt aangegeven. Het bericht dateert uit 2019 maar in de beschreven situatie dat veel schepen niet over een vuilwatertank of zuivering beschikken, is nog niets veranderd. Nog steeds wordt hierop niet gehandhaafd of gestuurd. Gemotoriseerde vaartuigen zijn in het algemeen groter en er bevinden zich meer mensen aan boord. Risico van illegaal lozen van ongezuiverd afvalwater is dus groter en de vaarwegbeheerder moet zich naar onze mening in kader van het volgens de Waterwet vereiste integrale waterbeheer ook van dit risico rekenschap geven.	Gezien de maximale grootte die wij blijven hanteren voor vaartuigen op de Kromme Rijn, is het niet waarschijnlijk dat er schepen met vuilwatertanks varen. De boten die er varen mogen niet aanleggen en hebben alleen toegang overdag. Daarmee is de verblijftijd op de Kromme Rijn relatief kort. Vooralsnog zijn ons geen incidenten met afvalwaterlozingen bekend.	De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding het besluit aan te passen.
5.e	3. Bij het gebruik van verbrandingsmotoren ontstaat in meer of mindere mate geluidhinder, stank en vervuiling van het water door het onvermijdelijk verlies van brandstoffen en smeermiddelen via schroefas, watergekoelde uitlaten en lozingen van oliehoudend bilgewater bij gebruik van bilgepompen dat niet altijd te vermijden is. Het gebruik van verbrandingsmotoren doet afbreuk aan de natuur, aan milieuwaarden en aan de recreatiebeleving.	Voor geluid- en geuroverlast is het waterschap geen bevoegd gezag. Gezien de maximale grootte die wij blijven hanteren voor vaartuigen op de Kromme Rijn, is het niet waarschijnlijk dat er schepen varen die oliehoudend bilgewater lozen. Lozingen zijn verboden (en blijven verboden onder de Omgevingswet). Hier wordt op gehandhaafd als we dit signaleren. Wij hebben geen aanwijzingen dat deze problematiek aan de orde is op de Kromme Rijn.	De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding het besluit aan te passen.
5.f	4. Snelheid en geluid van motorboten verstoort of hinder veel soorten in de natuur en verstoort het milieu. Wij verwijzen voor een verdere onderbouwing hiervan naar de zienswijzen van de Stichting Milieuzorg Zeist en omstreken en de daarbij gevoegde rapporten. Wij verzoeken u om deze als ingevoegd in onze zienswijzen te beschouwen.	Met voorliggend besluit blijft de maximumsnelheid onveranderd (zie 2.b). Voor geluidsoverlast is HDSR geen bevoegd gezag.	De ingediende zienswijze geeft geen aanleiding het besluit aan te passen. Wij zijn met de gemeenten Utrecht en Bunnik in overleg om boten met brandstofmotoren te weren. Wij zullen uw

			zienswijze meewegen in deze gesprekken.
5.g	5. Naar onze mening valt uit artikel 2.1 van de Waterwet en artikel 4 onder a. van de Kaderrichtlijn Water af te leiden dat er bij de toepassing van bevoegdheden op watergebied een teruggang van de situatie in een waterlichaam moet worden voorkomen en er aandacht moet zijn voor een integrale benadering, ook m.b.t. ecologische kwaliteiten. Zie ook de Memorie van Toelichting op de Waterwet waarin ondermeer wordt overwogen: “Artikel 2.1 (doelstellingen) De doelstellingen van waterbeheer die zijn opgesomd in artikel 2.1, eerste lid, zullen in onderlinge samenhang richtinggevend zijn bij de toepassing van alle bevoegdheden en de verdere uitvoering van de Waterwet. Dit is de kern van integraal waterbeheer. Zo staat de vergunningverlening voor lozingen niet alleen ten dienste van de milieukwaliteit, maar waar nodig ook van het kwantiteitsbeheer en het veilig gebruik van watersystemen door scheepvaart of recreanten. Evenzo zal de vergunningverlening voor diverse soorten activiteiten in watersystemen, die tot nog toe volgens de Wet beheer rijkswaterstaatswerken ten dienste staat van de verzekering van het veilig en doelmatig gebruik van waterstaatswerken (infrastructureel beheer) en slechts aanvullend voor andere doeleinden, in de nieuwe wettelijke opzet mede rechtstreeks de ecologische kwaliteit daarvan dienen”. De vaarwegbeheerder heeft naar onze mening dus niet alleen de bevoegd maar ook de plicht om bij zijn beleid en uitvoering integraal ecologische aspecten te betrekken die samenhangen met het gebruik van de vaarweg.	Het is juist dat wij er in het algemeen op moeten letten dat er geen verslechtering van de ecologische waterkwaliteit optreedt, hoewel bij verkeersbesluiten primair wordt gekeken naar verkeersveiligheid. In het voorgestelde besluit liggen echter geen inhoudelijke veranderingen voor. Na inwerkingtreding van het voorliggende besluit, verwachten wij dan ook geen ecologische verandering. Verder zijn wij met de gemeenten Utrecht en Bunnik in overleg om boten met brandstofmotoren te gaan weren. Het omzetten van het vergunningstelsel in de richting van een verkeersbesluit, is een stap in die richting. Op termijn verwachten wij juist positieve effecten voor de waterkwaliteit te behalen.	Zie 5.f

	Onderbouwing van het besluit tot wijziging van de vaarregels in casu het loslaten van het vergunningvereiste voor bepaalde typen vaartuigen		
5.h	Door uw besluit vervalt het vergunningstelsel voor het gemotoriseerde varen op de Kromme Rijn. U stelt in uw toelichting dat dit geen verschil maakt omdat dat wat normaal gesproken in een voor een periode van een jaar of vast geldende vergunning wordt toegestaan, nu als regel wordt toegestaan. De toelichting op uw besluit gaat te beperkt in op de gevolgen hiervan. 1. Onder de huidige regels is gemotoriseerd varen op de Kromme Rijn aan uw toestemming gebonden. De Kromme Rijn is dus voor gemotoriseerd varen geen openbaar vaarwater omdat voor het bepalen of een vaarwater openbaar is, de feitelijke situatie geldt. Door uw besluit wordt de Kromme Rijn een openbaar vaarwater voor gemotoriseerd gebruik en toegankelijk voor iedereen die aan de algemene criteria voor het gebruik van het vaarwater voldoet. Het zal hierna lastig zijn om bij in de toekomst gewenste veranderingen, het gebruik te beperken. Dat geldt twee opzichten. Namelijk zowel feitelijk ten opzichte van het gegroeide gebruik als juridisch vanwege de toegenomen openbaarheid. Een besluit tot een zo ingrijpende verandering moet naar onze mening zeer goed worden overwogen en worden gemotiveerd. In de vergunningen maakt u in dit verband bovendien een voorbehoud dat niet in uw besluit is opgenomen. In vergunningen is het volgende voorbehoud opgenomen: ... Het bevreemdt ons dat deze voorbehouden niet aan het Verkeersbesluit wordt verbonden. Een vergunningstelsel biedt ook meer mogelijkheden om een voorbehoud te maken. Wat	De Kromme Rijn is door HDSR aangewezen als vaarwater. Zowel onder de huidige regels en beleid, als in het voorliggende besluit wordt er geen limiet gesteld aan het aantal verkeersbewegingen of boten op de Kromme Rijn. Met het onderbrengen van de regels in het verkeersbesluit in plaats van in een vergunningstelsel is geen sprake van een toegenomen openbaarheid van vaarwater de Kromme Rijn. Het voorbehoud over het mogelijk toekomstige verbod van verbrandingsmotoren op de Kromme Rijn is opgenomen in de toelichting bij dit verkeersbesluit en zal ook per brief aan de huidige vergunninghouders worden gecommuniceerd. De gemeenten zullen hierover een besluit moeten nemen. Wij zijn hierover met de gemeenten in gesprek. De verandering van vergunningstelsel naar algemene regels staat een dergelijk besluit niet in de weg. Wij kunnen ons dan ook niet vinden in de aanname dat een vergunningstelsel meer mogelijkheden biedt om een voorbehoud te maken.	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.

	ook illustreert dat om in de toekomst de handen voldoende vrij te houden, het beter is om het vergunningstelsel te handhaven.		
5.i	2. Verder verwijst u naar overleg met de gemeenten Bunnik en Utrecht over het beperken van gemotoriseerd varen. Juist omdat door het voorgenomen besluit m.b.t het gebruik door motorboten voldongen feiten kunnen ontstaan, willen wij u vragen om het overleg met deze gemeenten af te wachten. Anders wordt het voor deze gemeenten lastiger om beperkingen door te voeren.	Het is zeer goed mogelijk ons verkeersbesluit aan te passen aan het besluit van de gemeente Bunnik en Utrecht voor een verbod op verbrandingsmotoren, zodra zij hier toe overgaan. De gemeente is hierin leidend en wij zullen het verkeersbesluit dan direct aanscherpen. Tot die tijd kunnen wij dit niet opnemen in ons verkeersbesluit. Door ons besluit maken wij het de gemeente niet lastiger, integendeel wij zetten juist druk om het proces te bespoedigen. Wij gaan daarom niet mee in de suggestie om deze besluitvorming eerst af te wachten.	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.
5.j	3. Als motorboottochten zonder vergunning mogelijk zijn, kan het aantal tochten snel toenemen. Want het vergunningvereiste beperkt in de praktijk de mogelijkheden van spontane motorboottochten vanuit Utrecht. Bij daglicht kan bij een snelheid van 6 km per uur in 5 á 6 uur een tocht van Utrecht naar Werkhoven en terug worden gemaakt.	Het vergunningstelsel beoogde nooit het beperken van recreatie of het aantal boten/vaarbewegingen op de Kromme Rijn. Het was er enkel op gericht om veilig vaarverkeer mogelijk te maken. Het is dan ook niet onze wens om het vergunningstelsel in stand te houden om spontane pleziervaartbewegingen te beperken.	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.
5.k	4. U overweegt dat voor het gebruik tevens moet worden beschikt over een ligplaats. Onduidelijk is echter of en hoe het aantal ligplaatsen wordt beperkt. Bezitters van gronden langs de Kromme Rijn kunnen besluiten ligplaatsen in te richten. Zonder helderheid over de mogelijkheden om de toekomstige groei van ligplaatsen te beheersen, bijvoorbeeld het realiseren van aanleggelegenheden bij recreatie- en horecavoorzieningen of woningen, is niet goed in te zien dat het ligplaatsvereiste de groei van gemotoriseerd varen beperkt. Nog afgezien van het feit dat wat een ligplaats is, voorzover wij kunnen overzien, niet duidelijk is gedefinieerd.	Het verkeersbesluit gaat niet in op het toestaan van aanlegplaatsen. Er wordt ook geen relatie gelegd tussen het beperken van vaarbewegingen en het aantal ligplaatsen. Het voorliggende verkeersbesluit heeft niet als doel het aantal ligplaatsen te beperken. In het verkeersbesluit wordt nu het verbod om buiten daarvoor ingerichte plaatsen ligplaats in te nemen opgenomen, omdat deze regel uit de huidige Keur komt te vervallen. Daarmee is het hebben van een ligplaats echter geen voorwaarde om te varen op de Kromme Rijn.	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.

5.l	5. U verwijst naar de gemeente Utrecht en Bunnik voor het regelen van een verbod op het varen met verbrandingsmotoren op de Kromme Rijn. Het is echter onduidelijk of die gemeenten voornemens zijn om een dergelijk verbod te treffen. Daarbij ligt de beleidsverantwoordelijkheid voor de effecten van verbrandingsmotoren op luchtkwaliteit en geluidhinder wellicht mogelijk bij gemeenten, de effecten op de nautische situatie liggen bij de vaarwegbeheerder. Wij willen suggereren dat u vanuit uw eigen verantwoordelijkheid voor de situatie op en nabij de vaarweg uw standpunt bepaalt en overweegt. Daarbij geven wij u in overweging dat verbrandingsmotoren effecten hebben op de waterkwaliteit, de natuur en de recreatie alsmede ook op de luchtkwaliteit en geluidssituatie op de vaarweg en haar oevers. Omdat de Kromme Rijn juist een ecologische groenblauwe verbinding is, is het als vaarwegbeheerder nodig het beheer vanuit deze optiek te bezien. En daarbij ook na te gaan in hoeverre nadelige effecten op natuurparels langs de Kromme Rijn zoals Amelisweerd, Rhijnauwen en de Niënhof kunnen worden voorkomen.	Onder het huidige beleid en regelgeving zijn verbrandingsmotoren toegestaan en er zijn geen significant nadelige effecten bekend van verbrandingsmotoren op de waterkwaliteit. Op basis hiervan kunnen wij op dit moment geen verbod instellen op brandstofmotoren, hoewel dit wel onze uitdrukkelijke wens is. Wij zijn hiervoor in overleg met de gemeente Utrecht en Bunnik. De gemeenten hebben wel de bevoegdheid brandstofmotoren te weren.	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.
5.m	6. De Kromme Rijn is in divers beleid vooral een groenblauwe zone die is gericht op extensieve en rustige recreatie. Daarin past op veel plaatsen wel het door spierkracht bewogen varen maar veel minder het varen met motorboten, zelfs al zijn deze uitsluitend voorzien van een elektrische aandrijving. Dit vanwege de aangegeven negatieve effecten van werktuigelijk voortbewogen boten. Indien overigens wordt overwogen wordt wel om wel boten met een elektrische aandrijving toe te laten, moeten hybrides worden uitgesloten om reden van handhaving en omdat een deel van de negatieve effecten van verbrandingsmotoren zich ook voordoen bij hybrides.	Vanwege de natuurwaarden van de Kromme Rijn handhaven wij in het voorgestelde besluit het verbod op gemotoriseerd varen en blijft dit slechts onder voorwaarden toegestaan op benedenloop van de Kromme Rijn. Dit verbod en deze voorwaarden gelden voor zowel vaartuigen met verbrandings- als elektrische motoren. Het mogelijk verbieden van hybride vaartuigen wordt een vraagstuk, zodra er een verbod op verbrandingsmotoren wordt ingesteld en geeft nu nog geen aanleiding voor het aanpassen van voorliggend besluit.	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.

5.n	7. Een overweging van uw kant is wellicht het beperken van administratieve lasten. Echter, het loslaten van het vergunningvereiste betekent meer bezoekers zonder ligplaats en zonder binding aan het gebied. En van uw kant minder bekendheid met de vaarders en hun vaartuigen. Het handhaven van de snelheidsbeperking en het ligplaatsvereiste zal meer aandacht en tijd vragen. Verder ook het achterhalen van de identiteit van eventuele overtreders. Naar onze mening valt te verwachten dat de vereiste handhavingsinspanningen groter zijn dan de besparing op administratieve lasten bij de HDSR. Die kunnen overigens worden beheerst op beperkt door verdere digitalisering en eventueel het heffen van een leges om de kosten van het afgeven van een vergunning geheel of gedeeltelijk te dekken. Voor de vergunninghouders blijft de administratieve last. Echter gezien de belangen van de samenleving als geheel is het redelijk deze te vragen.	Handhavingsinspanningen op de vergunningplicht zijn met voorliggend besluit niet meer nodig, zie 5. C. Handhaving op snelheid en ligplaats innemen blijft gelijk, omdat regels hierop onveranderd blijven. Daarnaast wordt de bekendheid van de regels bevorderd, door het plaatsen van borden langs de Kromme Rijn. De aanname dat snelheids- en ligplaatsovertredingen zullen toenemen delen wij daarom niet. Het instellen van leges en invorderen daarvan brengt ook extra (administratieve) lasten met zich mee. Een efficiënte overheid is in onze ogen ook in het belang van de samenleving. De door u genoemde nadelige effecten op de handhaving zien wij niet en wegen dan ook niet op tegen de positieve effecten op de administratieve last.	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.
5.o	8. U verwijst naar de Omgevingswet. Overigens zonder aan te geven wat de relevante aspecten in deze zijn. Kunt u deze nog nader aan ons toelichten? Naar onze mening zijn aspecten uit de nieuwe Omgevingswet die ook moeten worden meegenomen en moeten worden meegewogen transparantie, participatie en integraliteit, ook in de samenwerking tussen overheden. Graag zouden wij hierop dan nog nader reageren.	Onder de Omgevingswet moeten we de bestaande keur transformeren naar een waterschapsverordening. De Omgevingswet, maar ook het eerder door ons algemeen bestuur ingenomen standpunt in de Nota Vaarbeleid uit 2015, biedt geen aanknopingspunten om regels over varen op te nemen in de waterschapsverordening. Daarom passen we het verkeersbesluit hierop aan. De Scheepvaartverkeerswet en het Binnenvaart politiereglement vallen buiten de Omgevingswet.	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.
	Opmerkingen over de invulling van uw besluit		
5.p	1. Aan uw besluit ontbreekt zonder motivering de als regel in de vergunningen opgenomen bepaling dat in de as van de rivier moet worden gevaren behoudens passeren van andere	De regel voor het varen in de as van de rivier is opgenomen in de vergunningsvoorwaarde, vanwege het voorkomen van beschadiging aan de onderwaterbeschoeiing. Deze regel is komen te vervallen, omdat het veilig varen en kunnen passeren zwaarder	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.

	schepen. Dit is mede van belang voor een zo min mogelijk verstoring van het waterleven langs, aan en op de oevers.	weegt dan het risico op beschadiging. Bovendien is met regels voor de afmeting van het vaartuig rekening gehouden met de breedte van het vaarwater en veilig kunnen passeren (zonder daarbij de onderwaterbeschoeiing te raken). Het nadelig effect op de oevers wordt beperkt door de maximale snelheid te handhaven.	
5.q	2. Belangrijke voorwaarden voor het varen op de Kromme Rijn worden op de te plaatsen borden niet weergegeven. Bijvoorbeeld het verbod om ligplaats in te nemen buiten de daarvoor bestemde plaatsen en het verbod om oevers te beschadigen. Hierdoor kunnen vaarweggebruikers onbedoeld een inbreuk maken op deze bepalingen en wordt ook de regulerende werking van deze bepalingen te niet gedaan. Dit temeer omdat een met de situatie op de Kromme Rijn onbekende vaarder wellicht veronderstelt dat er onderweg (voldoende) ligplaatsen beschikbaar zijn. Verder, het is beter om ook op de borden aan te geven dat men zich er vooraf van moet verzekeren dat er een ligplaats beschikbaar is en dit ook als voorwaarde voor het gebruik op te nemen.	Een verbodsbord voor ligplaats nemen kan inderdaad opgenomen worden aan het begin van de vaarweg, bij de Waterlinieweg in Utrecht. Dit vergroot de bekendheid van deze regel.	Deze zienswijze nemen wij over en leidt tot aanpassing van de bijlage bij het besluit
5.r	3. Het is onduidelijk wat wordt verstaan onder een het innemen van een ligplaats. Wij stellen voor dit duidelijk te definiëren en hieronder ook een ankerverbod te begrijpen of dit in te stellen alsmede het verbod 's nachts te varen uit te breiden tot een verbod 's nachts te ankeren.	Onder ligplaats nemen verstaat het Binnenvaart Politiereglement (artikel 7.02) ankeren en meren. Het verkeersbesluit volgt deze definitie. Ligplaats nemen buiten daarvoor ingerichte plaatsen is verboden, dus ook 's nachts.	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.
5.s	4. Verder willen wij suggereren om uw besluit aan te vullen met een verbod op het gebruik van waterscooters en jetski's. Dus van motorboten gebouwd of ingericht om door één of meer personen skiënd door of over het water te worden voortbewogen. Dit omdat deze niet functioneel te gebruiken zijn bij een snelheid van 6 km of minder (of zelfs 4,5 km in de	Deze problematiek is niet aan de orde op de Kromme Rijn. Alle vaartuigen, daaronder tevens begrepen waterscooters en jetski's, moeten aan de gestelde regels voldoen.	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.

	stadswateren van Utrecht). Aan het gebruik van de Kromme Rijn door dit soort vaartuigen is dus geen enkel belang verbonden terwijl als deze worden gebruikt de nadelige effecten groot zijn, de overtreding evident is en de handhaving zonder verbod alleen op snelheidsovertreding lastig zal zijn.		
	Verdere behandeling		
5.t	Graag verzoeken wij om de mogelijkheid nog een reactie te geven op de verwerking van onze zienswijzen voordat er een definitief besluit wordt genomen en worden wij geïnformeerd over uw definitieve besluit.	Met ter inzage legging van het ontwerp komt het waterschap tegemoet aan een ieder die een zienswijze uit wil brengen, zonder daartoe verplicht te zijn. We waarderen de reacties op het ontwerp. Deze zullen door het college worden meegewogen in de besluitvorming. De inspraaknota wordt niet opnieuw ter inzage gelegd. Bij de bekendmaking van het definitieve besluit kunt u zien wat wij met uw zienswijze hebben gedaan.	Ingediende zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit aan te passen.