

Aan: PS commissie NLMW

Van: Adnan Tekin, Cees Loggen

Datum: 26 februari 2018

Onderwerp: project Vaarverbinding Naarden buiten de Vesting en gebruik Naardertrekvaart

Ten behoeve van de bespreking in de vergadering op 12 maart a.s. hebben we voorliggende notitie opgesteld. De notitie bestaat uit een samenvatting en een eerste reactie op de politieke vragen van de commissie. Daarnaast is een powerpointrapportage bijgevoegd met een analyse van (toekomstige) vaarbewegingen op de Naardertrekvaart. Deze rapportage ontbrak nog bij de eerdere schriftelijke beantwoording van de technische vragen.

Samenvatting

Oktober 2015 hebben Regio Gooi en Vechtstreek, Provincie Noord-Holland, gemeente Gooise Meren en Waterschap Amstel, Gooi en Vecht het convenant Naarden buiten de Vesting (NbdV) gesloten. Voor de uitvoering van het convenant is een aparte bestuurlijke stuurgroep ingesteld. De Regio is voorzitter van de stuurgroep en coördinator van de uitvoering van het convenant. Op basis van dit convenant voeren betrokken partijen een programma NbdV uit, dat uit een aantal projecten bestaat. De provincie voert het project Vaarverbinding NbdV uit. Dit project bestaat uit de aanleg van een nieuwe vaarverbinding van de Naardertrekvaart naar het Gooimeer ter hoogte van de jachthaven Naarden, inclusief de aanleg van nieuwe kunstwerken (sluis en bruggen) en het op afstand bedienbaar maken van een sluis bij Muiden en twee bruggen in de Naardertrekvaart.

De uitvoering van het programma en m.n. het project Vaarverbinding zal leiden tot meer boten op de Naardertrekvaart. De Naardertrekvaart maakt onderdeel uit van het landelijke basisrecreatietoernavnet en de landelijke Basisvisie Recreatietoernav Nederland (BRTN). Op dit moment maakt de roeivereniging Naarden veel gebruik van de Naardertrekvaart. Om het toekomstig gezamenlijk van de Naardertrekvaart te reguleren hebben gebruikersgroepen (Roeivereniging Naarden, Koninklijk Nederlands Watersport Verbond, HISWA, Koninklijk Nederlandse Roeibond) in 2013 een overeenkomst gesloten. Deze is als bijlage bij het convenant NbdV gevoegd. In het convenant is opgenomen: "Partijen hechten grote waarde aan de overeenkomst gezamenlijk gebruik Naardertrekvaart (...) die door watersportpartners onderling is gesloten. Partijen streven ernaar om bij het realiseren van het programma de wensen uit deze overeenkomst mee te nemen, voor zover deze voor het hoogheemraadschap en de provincie verenigbaar zijn met regelgeving en beleid".(art 1.7).

Begin 2017 hebben de convenantpartners tijdens de voorbereiding van de uitvoering van het project Vaarverbinding NbdV geconstateerd, dat de afspraken tussen de gebruikersgroepen niet geheel uitvoerbaar zijn. Zij zijn strijdig met BTRN beleid en leiden niet tot realisatie van de convenantdoelen. Zonder aanpassing van de afspraken zou het maatschappelijk en economisch rendement van miljoenen die de overheden in NbdV investeren twijfelachtig worden. Deze constatering heeft vooral betrekking op afspraken over het instellen van tijdzonering, perioden van de dag waarop de Naardertrekvaart alleen door roeiers gebruikt zou mogen worden. Er heeft in 2017 meermalen overleg plaatsgevonden met alle partijen (convenantpartijen en gebruikersgroepen) om te komen tot aanpassing van de afspraken. Het bleek echter niet haalbaar overeenstemming tussen alle partijen te bereiken. Ter ondersteuning van het overleg is een onafhankelijke, objectieve, door iedereen onderschreven analyse uitgevoerd van te verwachten knelpunten met betrekking tot vaarbewegingen van roeiers en andere vaartuigen.

November 2017 hebben de convenantpartners in het bestuurlijk overleg NbdV, uitgaande van de beleidsdoelstellingen (BRTN) en de convenantdoelen, een besluit genomen over het gebruik van de Naardertrekvaart op basis van een gedegen afweging van de belangen van alle partijen en van de analyse van te verwachten knelpunten. Inhoudelijk wordt dit besluit aangeduid als het seizoensgerichte scenario (bijlage 1).

Als BRTN uitgangspunt geldt dat een vaarweg de gehele dag voor iedereen toegankelijk is. Rekening houdend met de beperkte breedte van de Naardertrekvaart, is echter in het genomen besluit afgeweken van het landelijk BRTN beleid en is een tijdzonering opgenomen, zij het beperkter dan destijds tussen gebruikers is afgesproken. De tijdzonering wordt gerealiseerd door vast te stellen bedieningstijden van de sluis bij Muiden en de aan te leggen sluis bij de nieuwe vaarverbinding. Verder hebben de convenantpartners in hun besluit (zie bijlage 1) aangegeven de komende tijd in overleg met alle partijen aanvullende afspraken te willen maken over o.a. informatievoorziening en monitoring om ervoor te zorgen, dat op momenten dat gezamenlijk gebruik aan de orde kan zijn geen onnodige hinder ontstaat. Naast deze gesprekken met de gebruikers zullen zogenaamde klanteisen gesprekken met alle stakeholders van het project Vaarverbinding plaatsvinden. De opgehaalde klanteisen zullen naar verwachting voor de zomer 2018 bekend zijn en gebruikt worden bij de verdere uitvoering van het project Vaarverbinding NbdV.

De roeivereniging Naarden is teleurgesteld in de besluit voor het seizoensgerichte scenario en heeft haar teleurstelling in de pers geuit. Mede naar aanleiding hiervan zijn vragen in de PS commissie NLWM gesteld (zie hieronder).

Hierbij kan worden opgemerkt dat de keuze voor het seizoensgerichte scenario voor de roeivereniging Naarden, maar ook voor andere toekomstige gebruikers van een BRTN vaarweg een afwijking vormt van het door hen gewenste regime. Het kenmerk van een compromis is echter ook dat alle partijen water bij de wijn moeten doen.

Vragen Provinciale Staten commissie NLWM

Op 12 maart 2018 staat het gebruik van de Naardertrekvaart op de B-agenda van de PS commissie NLWM. In de aanloop hiervan zijn enkele malen technische en politieke vragen gesteld.

Technische vragen

Eind 2017 en begin 2018 zijn door D66 en de PvdD technische vragen gesteld in de PS commissie NLWM over het gebruik van de Naardertrekvaart. Deze vragen zijn schriftelijk beantwoord. Bij de beantwoording van de technische vragen is verwezen naar een analyse van de vaarbewegingen van gebruikers van de Naardertrekvaart van het onafhankelijk bureau, Waterrecreatie Advies B.V., en is een rapport van dit bureau als bijlage bijgevoegd. De bijgevoegde bijlage heeft echter niet direct betrekking op de genoemde analyse, maar gaat in op de vraag hoe de in 2013 gemaakte afspraken tussen gebruikers zich verhouden tot de status van de Naardertrekvaart. In aanvulling hierop heeft Waterrecreatie Advies B.V. een analyse van de vaarbewegingen gemaakt. Deze analyse is gerapporteerd in de vorm van een powerpointpresentatie en is nu alsnog bijgevoegd (bijlage 3). De analyse is gepresenteerd in een overleg met de gebruikersgroepen en werd door iedereen onderschreven.

Politieke vragen

Door D66 zijn in januari en februari ook politieke vragen gesteld ter bespreking in de PS commissie NLWM. In de vragen wordt ook naar feitelijke informatie wordt gevraagd. Ter voorbereiding op de bespreking op 12 maart a.s. is een eerste reactie opgenomen (zie bijlage 2).

Bijlagen

- 1 Seizoensgerichte scenario; vastgesteld in de bestuurlijke stuurgroep Naarden buiten de Vesting 13 november 2017
- 2 Politieke vragen PS commissie NLWM
- 3 Powerpointrapportage Waterrecreatie Advies BV november 2017

Bijlage 1

Seizoensgerichte scenario

(vastgesteld in de bestuurlijke stuurgroep Naarden buiten de Vesting 13 november 2017)

Het Seizoensgerichte scenario beschrijft de gebruiksafspraken die bij de verdere uitvoering van Naarden buiten de Vesting gehanteerd zullen worden:

Het Seizoensgerichte scenario kent de volgende bedieningstijden van de sluisen:

Winterseizoen (1 nov tot 1 april): bediening op aanvraag

Vaarseizoen werkdagen (1 april t/m 31 oktober): vanaf 11:00 uur* tot 19:00 uur

Vaarseizoen weekenden

- april t/m juni en september t/m oktober vanaf 12:00* tot 19:00 uur
- juli en augustus (hoogseizoen) vanaf 11:00* tot 21:00

(* gebaseerd op het moment dat boten de sluis verlaten)

Nadere uitwerking in overleg

Op enkele onderdelen kan in overleg verdere uitwerking van dit scenario plaatsvinden:

- definitie hoogseizoen (toelichting: op basis van de knelpuntanalyse is juli en augustus aangehouden, maar in de BRTN wordt een breder hoogseizoen gehanteerd);
- verschil in bedieningstijden tussen Keetpoortsluis en nieuwe sluis, waarbij als randvoorwaarde geldt dat sluisbediening nooit later dan 12 uur mag starten (bij het meest late ochtendregime) en dat het aanbrengen van verschillen niet mag leiden tot een grotere afwijking van het minimum regime continue bediening BRTN;
- bedieningstijden avond (bv tot zonsondergang)
- invulling bediening op aanvraag, waarbij als uitgangspunt geldt dat bediening vanaf 11 uur plaatsvindt.

In aanvulling op het scenario zijn er aspecten die in overleg met stakeholders moeten worden uitgewerkt, zoals:

- informatievoorziening en communicatie over gebruiksafspraken, vaarregels, etc.;
- afstemming tussen bediening van sluisen en bediening van bruggen (o.a. afspraken over toegankelijkheid Passantenhaven; bedieningstijden Groene Brug en Prinses Irenebrug);
- mate en manier van bediening sluisen en bruggen: BRTN gaat uit van continue bediening (tenminste 4 keer per uur), maar er moet ook rekening gehouden worden met het wegverkeer (bv Hakkelaarsbrug vormt toegang tot Muiderberg waardoor beperkte bediening tijdens spits nodig zal zijn) en de omgeving (ruimte voor aanlegplaatsen, beperken overlast omwonenden door bijv. beveiligingsbellen);
- monitoring- en evaluatieafspraken.

Deel 1

16 Januari 2018; vragen van D66

Inleiding

D66 wil graag inzicht verkrijgen in de motivatie voor het openbreken van de overeenkomst voor het gebruik van de Naardertrekvaart als onderdeel van “Naarden buiten de Vesting” en de consequenties die hieruit voortvloeien, met name voor de roeivereniging. De Naardertrekvaart is 7 km lang en begint bij de Keetpoortsluis in Muiden, maakt bij het Muizenfort een scherpe bocht en gaat vandaar bijna in een recht lijn naar het oosten tot de slotgracht van Naarden.

Met het laatste voorstel voor gebruik van de Naardertrekvaart, zal de roeivereniging onvoldoende trainingsuren kunnen inzetten. Doordeweeks zal de jeugd in het recreatieseizoen niet meer kunnen trainen, dit zal in het weekend moeten gaan plaatsvinden. In het weekend kunnen de trainingen in de huidige vorm niet meer doorgaan, door het openstellen van de sluizen om 11.00 uur.

Dubbelgebruik van de Naardertrekvaart is gezien de breedte van de vaart niet mogelijk, nu de voorgenomen verbreding niet meer aan de orde is. Daarbij is de diepgang alleen in het midden van de vaart voldoende voor motorboten, roeiers kunnen daardoor niet gepasseerd worden.

Vraag 1. Convenant

In overeenkomst staat opgenomen dat bij ontstaan problemen, betrokken partijen met elkaar aan tafel zouden gaan. Er hebben een aantal overleggen plaatsgevonden, met een stevige vertegenwoordiging van afdeling uitvoering van de provincie NH. De overeenkomst moest van tafel, er moest iets nieuws komen. er is in deze fase niet actief bemiddeld, houding was: kom er maar uit met elkaar. roeivereniging moet niet zeuren, van tijdszonering kan geen sprake zijn omdat het openbaar water betreft. In september 2017 werd aangekondigd dat er op 13 november een laatste bestuurlijk overleg zou gaan plaatsvinden. Van een deadline is geen sprake geweest.

Op 13 November werd het alternatieve voorstel waarin toch een tijdszonering was opgenomen, verworpen en werd een dwingend voorstel opgelegd. Een voorstel waarin de sluizen in het hoogseizoen, in het weekend om 11.00 uur worden opengezet. Doordeweeks geen tijdszonering voor roeivereniging meer mogelijk en daardoor het voortbestaan van de roeivereniging in gevaar. Wat is de mening van de Provincie over het verloop van deze onderhandelingen? Waarom is er nu niet naar gestreefd om een goede oplossing te vinden voor alle watergebruikers?

Antwoord

De in de vraag geschetste gang van zaken is niet correct. Bij aanvang van de overleggen met de watersporters was duidelijk dat de “Overeenkomst gebruik Naardertrekvaart” niet geheel kon worden overgenomen door de overheden. Aanpassing van de gemaakte afspraken was noodzakelijk. In deze fase is echter zeer actief en intensief met elkaar gesproken en is gestreefd naar een goede oplossing voor alle watergebruikers. Naar de mening van de provincie en haar convenantpartners is er ook sprake van een oplossing die recht doen aan de belangen van alle watergebruikers, inclusief de roeiers.

Verloop overleggen: Onder voorzitterschap van de Stichting Waterrecreatie Nederland is drie maal een breed overleg georganiseerd met alle betrokken partijen, waaronder de roeivereniging Naarden. Daarnaast is conform afspraak in het brede overleg ook eenmalig in een kleiner comité gesproken, waarbij de roeivereniging Naarden ook aanwezig was.

Op basis hiervan, en op basis van een analyse van Waterrecreatie Advies BV over het toekomstig gebruik van de Naardertrekvaart, is het seizoengerichte scenario vastgesteld. Dit is dus een door de gezamenlijke overheden vastgesteld besluit na een zorgvuldige afweging van de belangen van alle betrokken partijen en op basis van feitelijke gegevens over het gebruik van de trekvaart. Hierbij is ook rekening gehouden met de algemene doelstellingen van het convenant Naarden buiten de Vesting (zie hiervoor ook het antwoord op vraag 3).

Bedieningsregime In de vraag staat dat aangegeven zou zijn, dat van een tijdzonering geen sprake kan zijn. Dit klopt niet; wel is gesteld dat een vaarverbod niet mogelijk is. Zoals uit bijlage 1 blijkt, is in het bestuurlijk besluit van 13 november elke dag sprake van een tijdzonering. Deze wordt gerealiseerd op basis van bedieningstijden van de sluizen. Hiermee kan de toegang tot de Naardertrekvaart en de nieuwe vaarverbinding gereguleerd worden.

Binnen het BRTN zijn afspraken gemaakt over het gewenste minimum bedieningsregime. In het winterseizoen (1 november – 31 maart) behelst dit minimum regime het bedienen op aanvraag. In het voorseizoen, zomerseizoen en naseizoen (1 april – 31 oktober) behelst het minimum regime continue bediening (tenminste 4 maal per uur) van 09.00 – 19.00 uur. Dit bedieningsregime stond haaks op de gemaakt afspraken uit de “Overeenkomst gebruik Naardertrekvaart”. Waterrecreatie Advies BV heeft vervolgens onderzocht waar feitelijke problemen tussen watersporters te verwachten zijn.

Uit de analyse van Waterrecreatie Advies BV, die door alle partijen is onderschreven, blijkt dat:

- In het winterseizoen (november tot april) alleen gevaren wordt door de roeiers en niet/nauwelijks gevaren door de andere watersporters.
- In het voor- en naseizoen (april t/m juni en september t/m oktober) feitelijk geen problemen zijn te verwachten tussen roeiboten en overige vaartuigen op werkdagen.
- In het voor- en naseizoen roeiboten en overige vaartuigen elkaar in het weekend m.n. in de ochtend kunnen treffen.
- In het hoogseizoen (juli en augustus) roeiboten en overige vaartuigen elkaar op werkdagen m.n. in de ochtend in beperkte mate kunnen treffen.
- In het hoogseizoen roeiboten en overige vaartuigen elkaar in weekenden m.n. in de ochtend in forse mate kunnen treffen.

Op basis van deze door alle partijen onderschreven analyse is het Seizoensgerichte scenario opgesteld (zie bijlage 1).

De bediening vindt in het vaarseizoen later plaats dan het door de BRTN gewenste bedieningsregime vanaf 9.00 uur. Voor de roeiers vindt de bediening eerder dan gewenst plaats. Volgens de analyse betekent het seizoensgerichte scenario feitelijk dat de roeiers, uitgaande van ongewijzigde roeibewegingen, alleen in de maanden juli en augustus vooral in de weekenden en dan met name aan het eind van de ochtend last van andere watergebruikers kunnen ervaren. Op andere momenten is er feitelijk geen probleem omdat vaarweggebruikers niet tegelijkertijd gebruik willen maken van de Naardertrekvaart, dan wel dat het gebruik dermate extensief is dat men elkaar niet in de weg hoeft te zitten. De convenantpartners achten de stelling dat het voortbestaan van de roeivereniging in gevaar komt dan ook onjuist.

Vraag 2. Roeisport

In de waterrecreatievisie van de Provincie is de roeisport als groeisport opgenomen. Verder staan er diverse passages in over het afstemmen van medegebruik en zonering van diverse watersporten. Bent u het met ons eens dat het beleid geen inperking van de mogelijkheden van de roeisport inhoudt tenzij daar grote zwaarwegende redenen voor aangevoerd worden.

Antwoord

Het is de ambitie van de provincie Noord-Holland om de positie als vooraanstaande waterprovincie te behouden en te versterken (visie Waterrecreatie in Noord-Holland, zoals vastgesteld door Provinciale Staten). De diversiteit aan mogelijkheden voor waterrecreatie maakt Noord-Holland in trek voor watersporters en waterrecreanten. Maar juist deze diversiteit kan spanning opleveren, doordat verschillende vormen van waterrecreatie letterlijk in elkaars vaarweg zitten. De provincie probeert om de verschillende typen waterrecreatie op een goede manier met elkaar te combineren, om veiligheid en aantrekkelijkheid te borgen.

Voor de Naardertrekvaart geldt dat deze vaarweg onderdeel uitmaakt van het landelijke recreatieve toervaartnet (gericht op motorboten) en dat er daarnaast veel roeiactiviteit plaatsvindt. De nieuw aan te leggen vaarweg zal ook onderdeel worden van dit landelijke vaar netwerk. De gezamenlijke

overheden (stuurgroep van convenantpartners) hebben geprobeerd tot een zo goed mogelijke oplossing te komen voor zowel de roeiers als de toervaart op deze historische trekvaart. Na gezamenlijke overleggen met vertegenwoordigers van beide sectoren is tot een compromis gekomen, waarbij beide partijen water bij de wijn zullen moeten doen (zie hiervoor ook vraag 1).

Wij zijn het eens dat de mogelijkheden van de verschillende waterrecreatievormen zo weinig mogelijk ingeperkt moeten worden. “Water is van ons allemaal”. Het stellen van vaarverboden, c.q. een vergaand bedieningsregime, zoals in eerdere overeenkomst is opgenomen, staat daar haaks op en is strijdig met:

- het beleid en de waterverordening van de provincie,
- het landelijke BRTN-vaarnetwerk;
- het beleid van het waterschap ten uitvoering van het vaarwegbeheer op deze vaarweg, omdat hierbij de bruikbaarheid van de vaarweg wordt belemmerd.

Vraag 3. Noodzaak van verdringen roeisport

Welke zwaarwegende redenen zijn er om geen afspraken te maken over een zonering waarbij elke beoogde watersport op een redelijke manier een plek krijgt? Om hoeveel potentieel nieuwe vaarbewegingen van motorboten gaat het en is het verantwoord om zoveel anderen daarvoor te verjagen en daar zoveel geld uit te geven?

Antwoord

Zie ook het antwoord op vraag 1 en 2. De stelling dat er sprake is van het verjagen van anderen is absoluut onjuist. Er zijn afspraken gemaakt over een zonering waarbij elke watersporter en waterrecreant zoveel mogelijk aan zijn trekken komt. Vanuit het principe ‘Water is van ons allemaal’ uit de Visie op Waterrecreatie in Noord-Holland, is de vaarwegbeheerder bereid om voor deze specifieke situatie af te wijken van de landelijke en provinciale normen voor de minimale bediening van het BRTN-vaarnetwerk (zie vraag 1). Veiligheid is hierbij een belangrijke aandachtspunt. Omdat de historische trekvaart van zichzelf al heel smal is voor de roeiers, zijn er voor het vaarwegbeheer aangepaste afspraken gemaakt met het waterschap, waarbij de vaart op een grotere breedte op diepte wordt gehouden voor de roeiers. Deze afspraken zijn geborgd in het GS besluit over Scheepsafmetingen en Vaarwegprofielen van de provinciale vaarwegen.

De aanleg van de nieuw vaarverbinding zal naar verwachting tot ca 4000 extra vaarbewegingen per jaar leiden. 4

De aanleg maakt deel uit van het programma Naarden buiten de Vesting. Dit programma behelst een integrale gebiedsontwikkeling in het buitengebied van Naarden waarbij diverse maatschappelijke doelstellingen in samenhang met elkaar worden uitgevoerd. Deze doelstellingen betreffen recreatie en toerisme, natuur, cultuurhistorie, landbouw en duurzaamheid en innovatie. Het totale programma draagt bij aan de verbetering van het woon- en leefklimaat van de metropoolregio Amsterdam.

Deel 2

13 februari 2018 vragen namens Claudia Weemhoff, Wim Bakker, Job Rook, Statenleden D66

Vraag 1

Uit de antwoorden van de Provincie maken wij op dat de afspraken in het convenant niet gehonoreerd kunnen worden omdat de Naardertrekvaart een door de provincie aangewezen vaarweg is, en is als zodanig opgenomen op Vaarwegenlijst A in de provinciale Waterverordening. Is het convenant afgesloten voordat of nadat de Waterverordening is vastgesteld in relatie tot de Naardertrekvaart?

- a. Indien het antwoord “voordat” is: Heeft de Provincie overwogen om de status van de Naardertrekvaart te wijzigen naar aanleiding van de regionaal afgestemde

gebruiksafspraken? Zo nee, waarom niet? Heeft u de belangen van de regio (zoals vastgelegd in convenant) en de belangen/rechten van de provinciale waterverordening tegen elkaar afgewogen? Zo nee, waarom niet?

- b. Indien het antwoord “nadat” is: Waarom zijn de afspraken in het convenant dan niet verwerkt in de verordening?

Antwoord

Het convenant Naarden buiten Vesting is getekend oktober 2015 nadat de Waterverordening is vastgesteld in PS (februari 2015).

In de waterverordening wijst de provincie vaarwegen en vaarwegbeheerders aan. Het convenant verandert niets aan de status van de Naardertrekvaart als vaarweg. Dit blijft een door de provincie aangewezen vaarweg en zal ook conform deze status beheerd blijven worden. Ook de nieuwe vaarverbinding zal t.z.t als vaarweg in de waterverordening worden opgenomen.

Vraag 2

De Provincie wijst voor het huidige vaarwegprofiel naar art 4.6 Provinciale waterverordening, dat aangeeft dat de bruikbaarheid van de scheepvaartfunctie niet belemmerd mag worden.

Hoe verhoudt zich deze verordening tot de onderstaande artikelen uit het BPR Binnenvaart politiereglement?:

Art 6.03 lid 1: Schepen mogen slechts elkaar voorbijvaren op tegengestelde koersen dan wel elkaar voorbijlopen, indien het vaarwater voldoende ruimte biedt voor gelijktijdige doorvaart, de plaatselijke omstandigheden en de bewegingen van ander schepen daarbij in aanmerking genomen;

a Art 6.04 lid 8: Indien een klein motorschip, een klein zeilschip of een klein door spierkracht voortbewogen schip elkaar zodanig naderen op tegengestelde koersen, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, ingeval geen der schepen de stuurboordzijde van het vaarwater volgt, het motorschip voorrang aan het andere schip en moet het door spierkracht voortbewogen schip voorrang verlenen aan het zeilschip.

b Art 6.07 lid 8d: een klein motorschip voorrang verlenen aan een op tegengestelde koers naderend klein door spierkracht voortbewogen

Antwoord

Deze artikelen uit het Binnenvaart politiereglement betreffen algemene vaarregels op openbare wateren die voor de scheepvaart openstaan, zo ook op de Naardertrekvaart en de nieuw te realiseren vaarverbinding. De provinciale Waterverordening, waarin onder andere vaarwegen en vaarwegbeheerders worden aangewezen, staat deze vaarregels niet in de weg.

De provincie en haar convenantpartners menen dat het voor een goed functionerend gebruik van de Naardertrekvaart en de nieuwe vaarverbinding van belang is dat gebruikers de vaarregels kennen. De regels zullen derhalve meegenomen worden in uitwerking van informatievoorziening en communicatie.

Vraag 3

De regio is kritisch over de rol van de Provincie. Vanaf het begin heeft de Provincie het onderhandelingsproces gefaciliteerd als mediator, maar nu treedt de Provincie op als regelgever en maakt gebruik van een ontsnappingsclausule in het convenant om de

Provinciale Regelgeving (WATERVERORDENING) te laten prevaleren boven de regionale afspraken. Kunt u de rol van de Provincie in dit kader toelichten?

Antwoord

Zoals ook bij de beantwoording van de technische vragen is toegelicht heeft de provincie geen onderhandelingsproces gefaciliteerd als mediator, noch treedt zij nu op als regelgever. Wel heeft de provincie samen met haar convenantpartners geconstateerd, dat in het verleden overeenkomen afspraken tussen gebruikers niet geheel uitvoerbaar zijn (dit is o.a. toegelicht in de beantwoording van vraag 2 van de PvdD) en heeft zij samen met haar partners hierover overleg gevoerd met betrokken gebruikersgroepen binnen de randvoorwaarden die beleid, regelgeving en convenantsafspraken met zich meebrengen. Dit overleg heeft plaatsgevonden onder onafhankelijk voorzitterschap van de voorzitter van de Stichting Waterrecreatie Nederland. Dat een partij uit de regio teleurgesteld en kritisch is omdat zij op meer gehoopt had, doet niets af aan het feit dat er sprake is van een weloverwogen besluit.

Vraag 4.

De nieuwe Omgevingswet komt er aan. Deze vraagt van ons om besluiten over de leefomgeving van mensen meer bij de mensen zelf te laten als dat kan. Deze casus bekijken wij graag in dat licht en horen de visie van het college daarop. Het convenant bevat afspraken van alle betrokkenen over het gebruik van de vaart. Er zijn provinciale gebruiksregels in de Waterverordening die afwijken van wat de regio heeft afgesproken hoe de vaart het beste gebruikt kan worden.

Bent u het met ons eens dat een afweging van alle belangen de beste benadering is en ook in de geest van de nieuwe Omgevingswet is. Daarbij zou maatwerk mogelijk gemaakt moeten worden als er lokaal overeenstemming over is? Zo nee, waarom is dit volgens u niet een situatie waarin maatwerk toegepast zou kunnen worden en het vaarprofiel aangepast zou moeten worden? Zo ja, hoe kunnen we dit bereiken?

Antwoord

De provincie en haar convenantpartners hebben bij het besluit voor het seizoensgerichte scenario alle belangen afgewogen en maatwerk toegepast door af te wijken van het landelijk BRTN beleid. Ook bij de nadere uitwerking van de in het besluit genoemde punten zullen alle gebruikersgroepen, maar ook andere stakeholders betrokken worden en zal uiteindelijk een afweging gemaakt worden waarmee zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met ieders belangen.

Bijlage 3

Analyse gebruik Naardertrekvaart door Waterrecreatie Advies B.V. (powerpoint; november 2017)