



DM 1019883

**Verkeersbesluit vaarwater de Kromme Rijn,
Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden**

Het college van dijkgraaf en hoogheemraden van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden,

Gelet op

het bepaalde in de Scheepvaartverkeerswet, het Binnenvaartpolitiereglement, het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer en de Algemene wet bestuursrecht;

de in het overleg met betrokken gemeenten en Waterrecreatie Nederland uitgebrachte adviezen en verzoeken;

overwegende dat

op grond van het bepaalde in artikel 2, lid 3, van de Scheepvaartverkeerswet in samenhang met het besluit van Provinciale Staten van Utrecht d.d. 18 maart 1992 (registratienummer: DM 1016578) het college van dijkgraaf en hoogheemraden het nautisch beheer voor de Kromme Rijn uitvoert;

dit besluit van toepassing is op de bovenloop en de benedenloop van de Kromme Rijn. De bovenloop van de Kromme Rijn loopt vanaf de Rijndijk te Wijk bij Duurstede ("Inlaat Wijk bij Duurstede") tot aan de sluis in Werkhoven. De benedenloop loopt vanaf de sluis in Werkhoven tot aan de Waterlinieweg te Utrecht;

in het belang van het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan het aquatisch leefmilieu, oevers, waterkeringen en ter verzekering van een veilig verloop van het scheepvaartverkeer het noodzakelijk is om voor (gedeelten van) de Kromme Rijn in-, uit- of doorvaarverboden, motorvaartverboden, maximale snelheden en de locaties van beperkte waterdiepte, voor het scheepvaartverkeer vast te stellen;

het waterschap de intentie heeft om vervuilende uitstoot van verbrandingsmotoren, voor de Kromme Rijn zoveel als mogelijk tegen te gaan;

op grond van het bepaalde in artikel 2 van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer het bevoegd gezag slechts verkeerstekens aanbrengt die opgenomen zijn in de bijlagen 7 en 8 behorende bij het Binnenvaartpolitiereglement;

de aan te brengen verkeerstekens verbods-, gebods- en beperkingsborden betreffen zoals genoemd onder **A1, A12, B6 en C1** in bijlage 7 van het Binnenvaartpolitiereglement;

aan de verkeerstekens een nadere aanduiding kan worden toegevoegd;

bij dit besluit een gewaarmerkte overzichtskaart is gevoegd waarop de plaatsing van de verkeerstekens is vermeld;

over dit besluit overleg heeft plaatsgevonden met betrokken overheden en instanties als bedoeld in de artikelen 6 en 14 van het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer;

dit besluit van 15 april 2016 tot en met 28 april 2016 voor een ieder ter inzage heeft gelegen en dat gedurende deze periode geen zienswijzen zijn ingediend die tot aanpassing van het besluit hebben geleid;

BESLUIT:

I voor de bovenloop van de Kromme Rijn een verbod op gemotoriseerd vaarverkeer in te stellen;

II het onder I genoemde verbod geldt, onder de in de vergunning genoemde voorschriften, niet voor de houder van de vergunning d.d. 5 juni 2013, met kenmerk DM 630851;

III voor de benedenloop van de Kromme Rijn een verbod op gemotoriseerd vaarverkeer in te stellen;

IV het onder III genoemde verbod geldt niet voor vergunninghouders, onder de in hun vergunning genoemde voorschriften;

V verboden, geboden en beperkingen voor alle vaartuigen op de Kromme Rijn vast te stellen zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende overzichtstekening d.d. 9-2-2016, met kenmerk _201602091609 en op de bij dit besluit behorende situatietekeningen d.d. 9-2-2016, met de kenmerken _201602091444, _201602091457, _201602091516 en _201602091534;

VI de verboden, geboden en beperkingen voor alle vaartuigen op de Kromme Rijn worden kenbaar gemaakt middels de verkeerstekens die worden weergegeven op de bij dit besluit behorende situatietekeningen d.d. 9-2-2016, met de kenmerken _201602091444, _201602091457, _201602091516 en _201602091534;

VII bij de verkeerstekens onder VI worden ter verduidelijking van deze verkeerstekens, bijkomende tekens geplaatst, zoals is aangegeven op de bij dit besluit behorende situatietekeningen d.d. 9-2-2016, met de kenmerken _[REDACTED] 444, _201602091457, _201602091516 en _201602091534;

VIII dit besluit wordt aangehaald als "Verkeersbesluit vaarwater de Kromme Rijn" (DM 1019883);

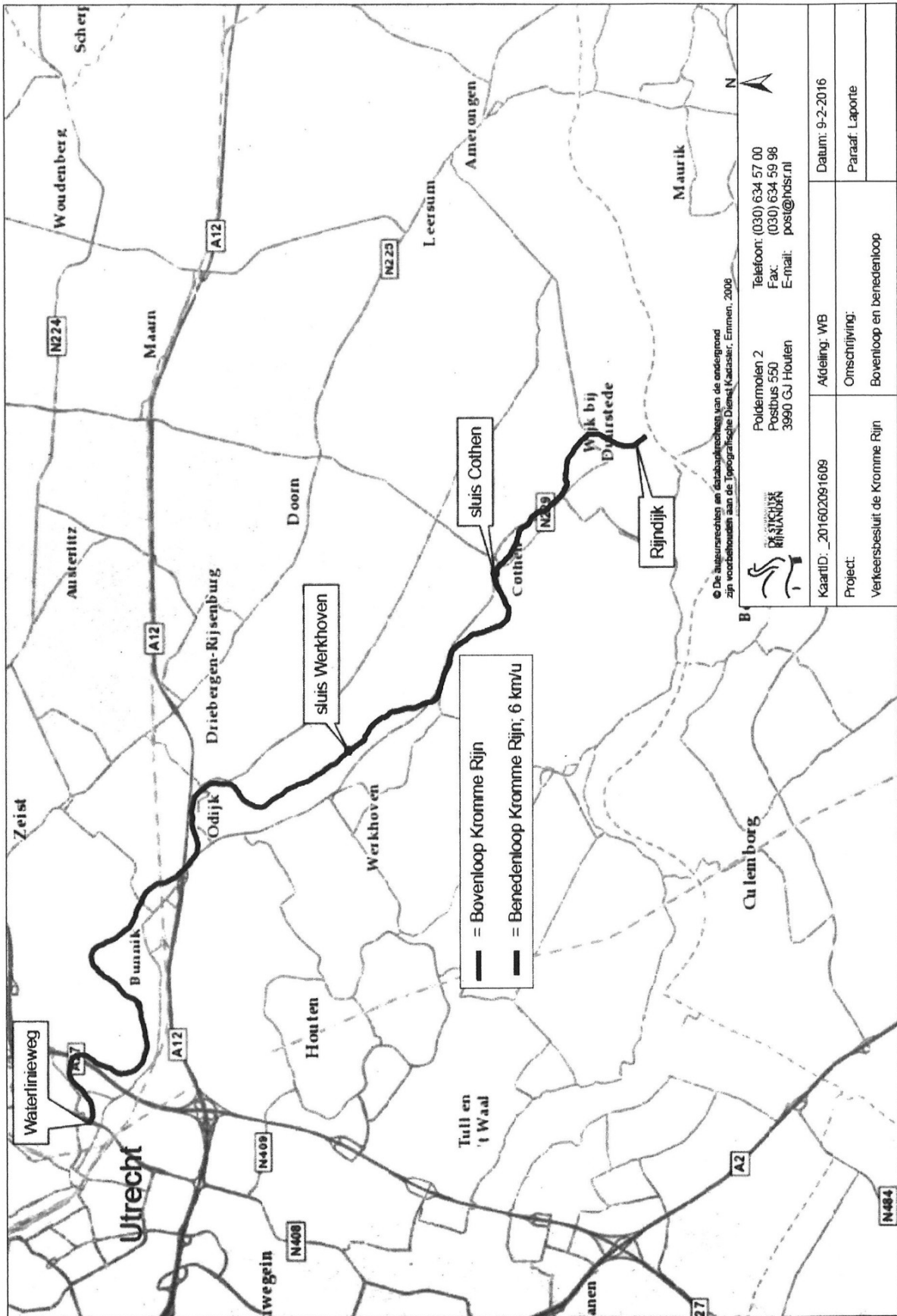
IX dit besluit treedt in werking met ingang van de achtste dag na bekendmaking.

Aldus vastgesteld in de collegevergadering van 28 juni 2016

[REDACTED]

Secretaris,
[REDACTED]

Bijlage: Overzichtstekening

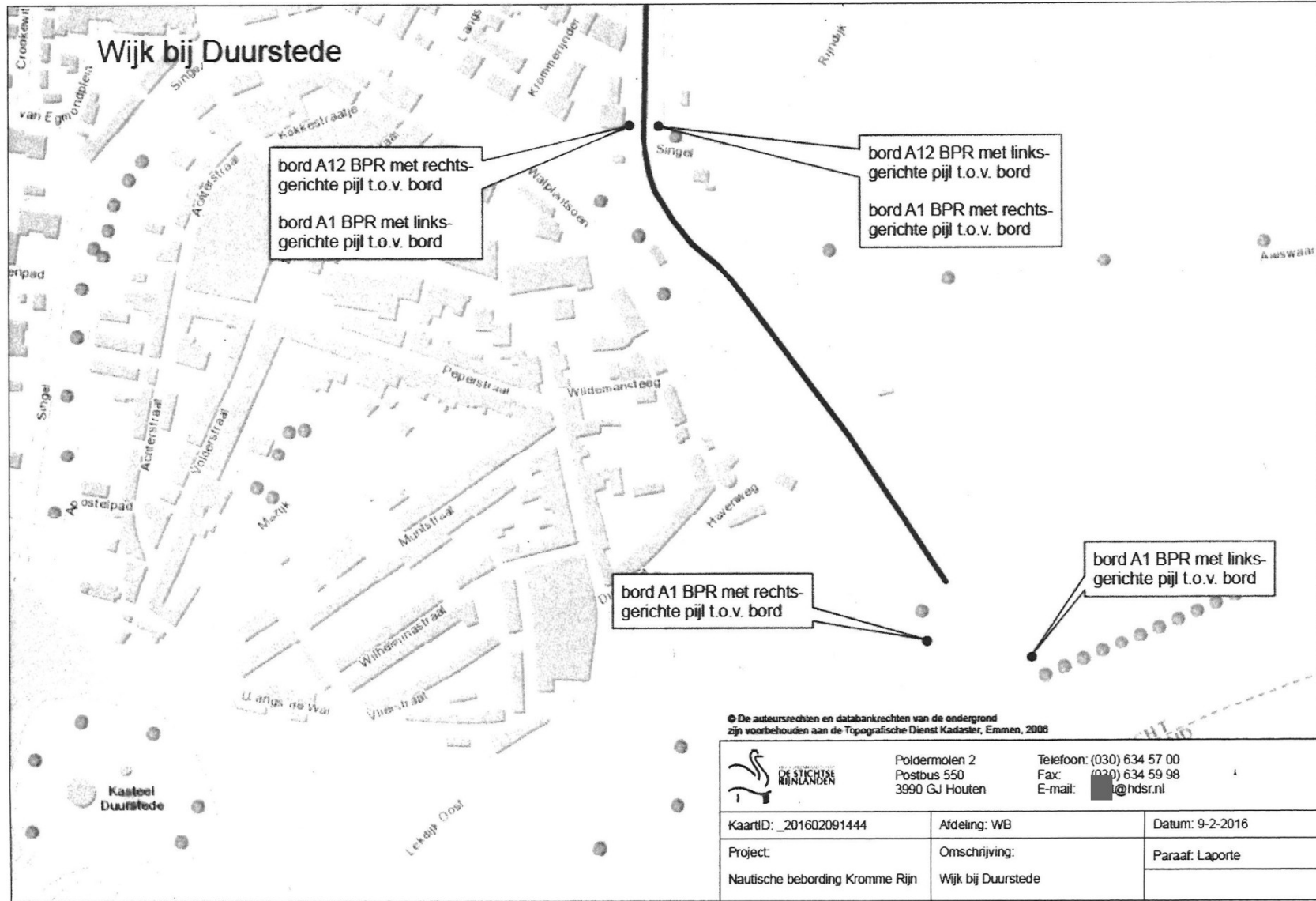


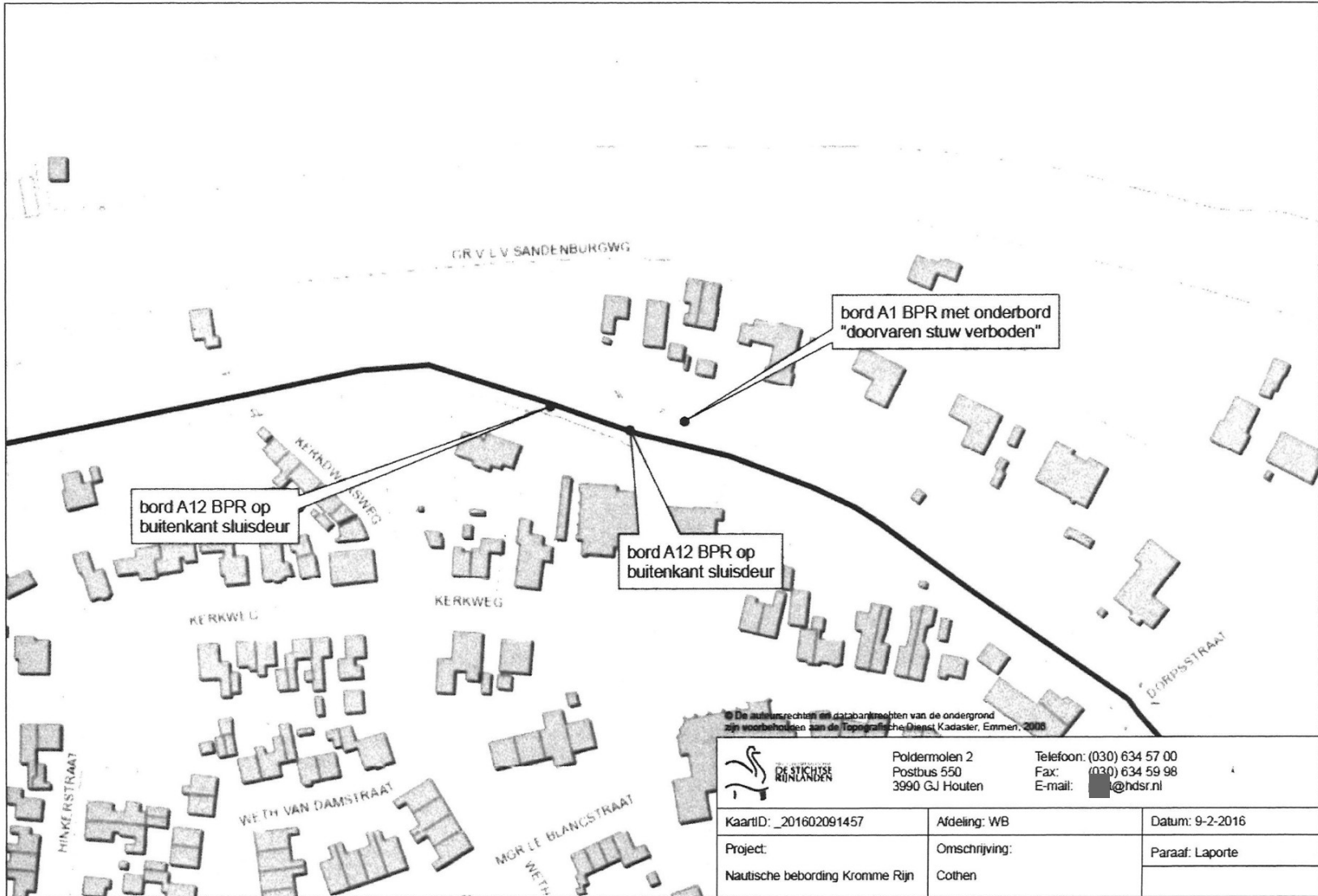
© De auteursrechten en databankrechten van de eindopmaak zijn voorbehouden aan de Topografische Dienst/Kadaster, Emmen, 2008

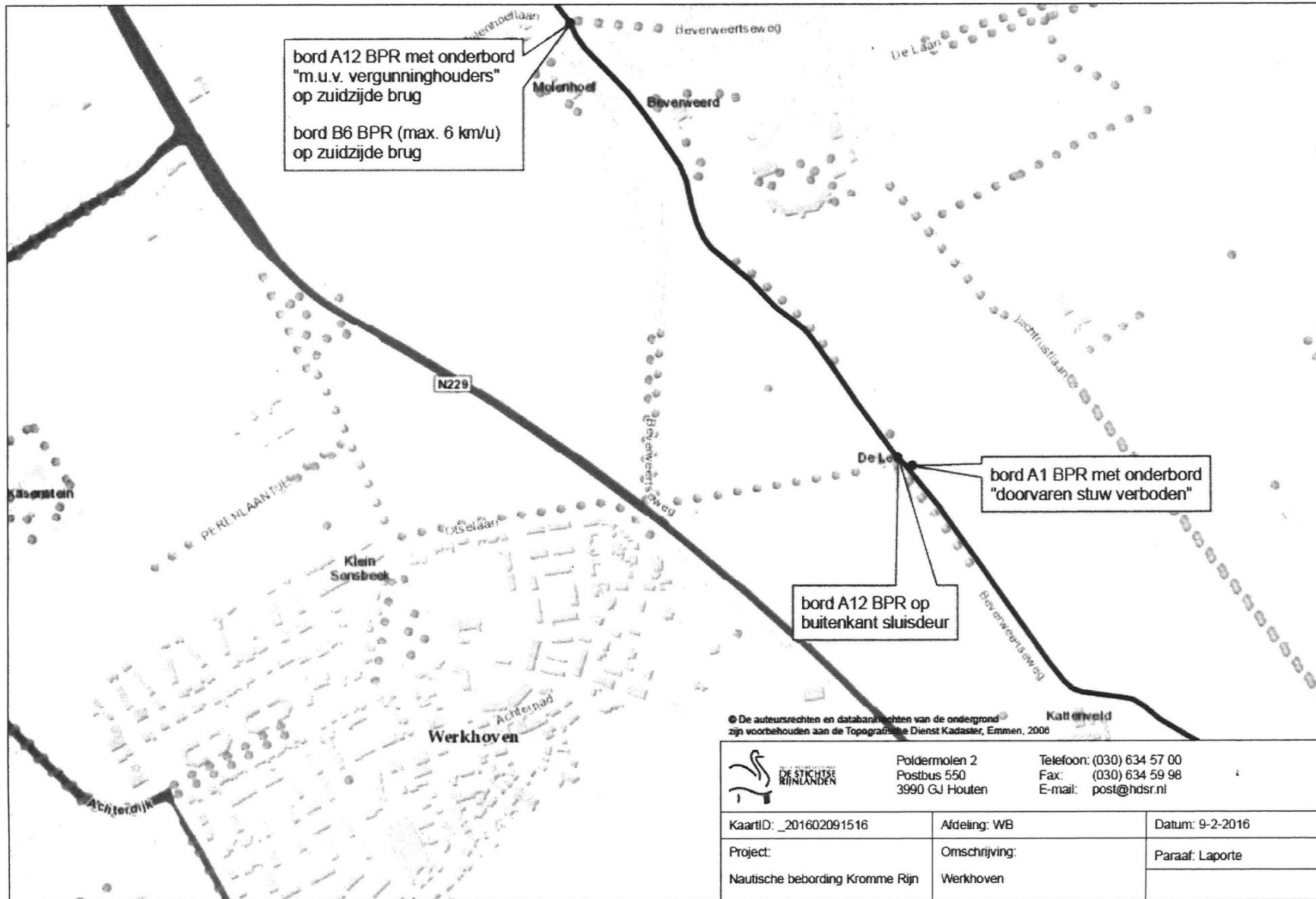


Poldermolen 2
Postbus 550
3990 GJ Houten
E-mail: post@hdsr.nl
Telefoon: (030) 634 57 00
Fax: (030) 634 59 98

KaartID: _201602091609	Afdeling: WB	Datum: 9-2-2016
Project: Verkeersbesluit de Kromme Rijn	Ontschrijving: Bovenloop en benedenloop	Paraaf: Laporte







© De auteursrechten en databankrechten van de ondergrond zijn voorbehouden aan de Topografische Dienst Kadaster, Emmen, 2006



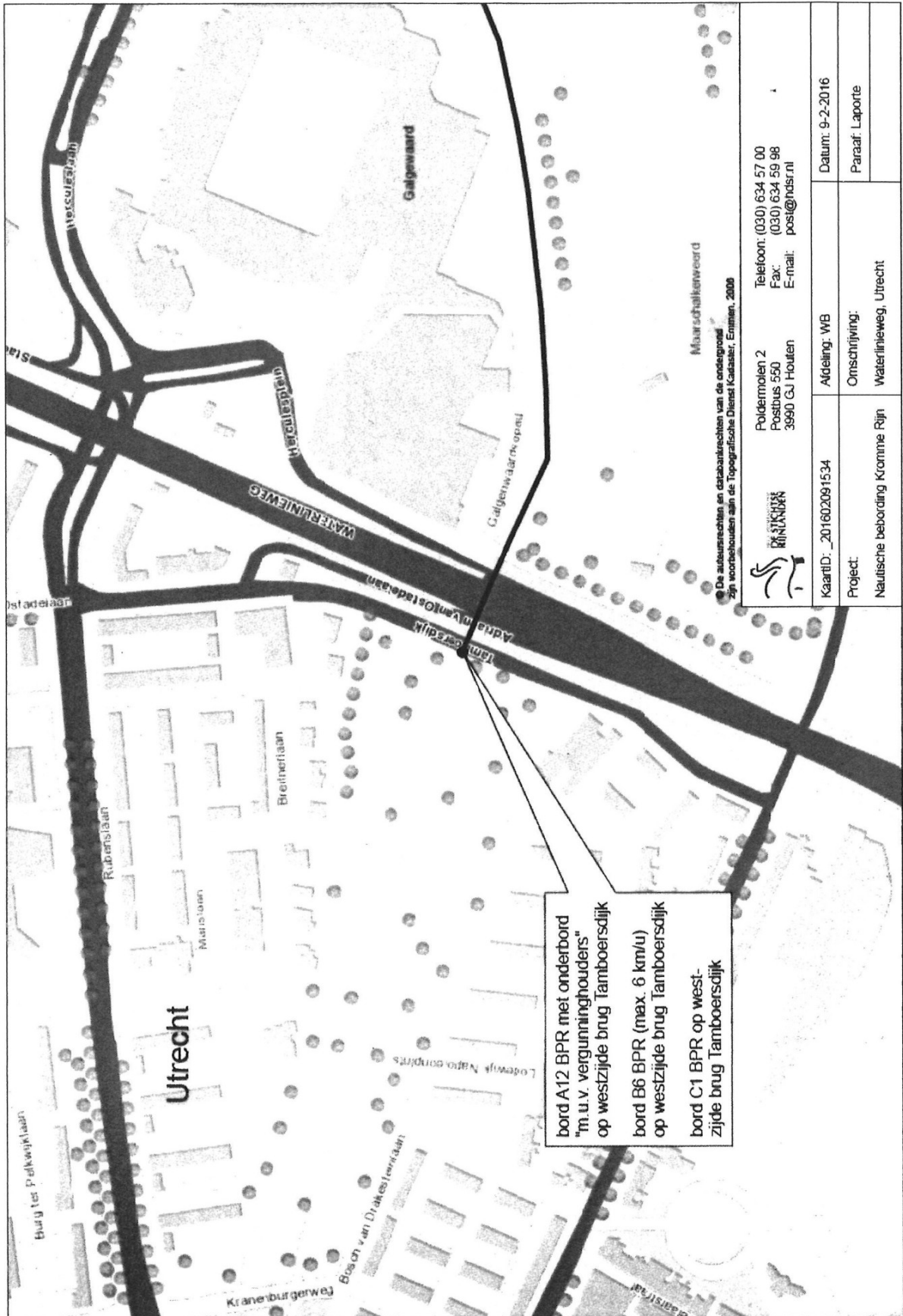
Poldermolen 2
Postbus 550
3990 GJ Houten

Telefoon: (030) 634 57 00
Fax: (030) 634 59 98
E-mail: post@hdr.nl

KaartID: _201602091516	Afdeling: WB	Datum: 9-2-2016
Project: Nautische bebording Kromme Rijn	Omschrijving: Werkhoven	Paraaf: Laporte



Bijlage: Situatietekening



bord A12 BPR met onderbord
"m.u.v. vergunninghouders"
op westzijde brug Tamboersdijk
bord B6 BPR (max. 6 km/u)
op westzijde brug Tamboersdijk
bord C1 BPR op west-
zijde brug Tamboersdijk

De auteursrechten en databankrechten van de ondergrond
zijn voorbehouden aan de Topografische Dienst Kadaster, Emmen, 2008



Poldermolen 2
Postbus 550
3990 GJ Houten
Telefoon: (030) 634 57 00
Fax: (030) 634 59 98
E-mail: post@nds.rli

KaartID: _201602091534	Afdeling: WB	Datum: 9-2-2016
Project: Nautische bebording Kromme Rijn	Onschrijving: Waterlinieweg, Utrecht	Paraaf: Laporte

Communicatie toename gemotoriseerd varen Kromme Rijn

Tussen Werkhoven en Wijk bij Duurstede

Achtergrond: Het waterschap ziet de laatste tijd een toename van het aantal gemotoriseerde boten op de Kromme Rijn. Er mag hier in zijn geheel niet gemotoriseerd gevaren worden. Beheer en handhaving wil hier meer op gaan inzetten.

Gemotoriseerd varen mag op dit deel van de kromme Rijn niet, omdat het de door het waterschap natuurvriendelijke oevers beschadigd (golfslag). Watervriendelijke oevers verbeteren de waterkwaliteit. Daarnaast is dit deel een KW-waterlichaam, waarin de flora en fauna beschermd moet worden.

Het vermoeden is dat diegenen die hier toch gemotoriseerd varen, inwoners zijn van de gemeente Wijk bij Duurstede.

Communicatiemiddelen

Communicatie vindt plaats in twee fases

Zomer 2020: Online communicatie

- 1: *Website en sociale media HDSR*
Doelgroep: lokale samenleving
Doel: Informeren over verbod gemotoriseerd varen op deel Kromme Rijn
- 2: *Website en sociale media gemeente Wijk bij Duurstede*
Doelgroep: lokale samenleving
Doel: Informeren over verbod gemotoriseerd varen op deel Kromme Rijn

Zomer 2021

1. *Bebording Kromme Rijn*
Doel: Informeren niet toegestaan op dat specifieke deel van de Kromme Rijn te varen.
2. *Brief + Folder Recreatievaart*
Doelgroep: ongeveer 100 aanwonenden aan de Kromme Rijn in de gemeente Wijk bij Duurstede
Doel: Doelgroep op de hoogte brengen van de geldende regels en maatregelen omtrent varen op de Kromme Rijn
3. *Artikel in relevante lokale krant*
Doelgroep: lokale samenleving
Doel: Overlast zichtbaar maken, informeren over geldende regels en maatregelen
4. *Sociale media: Twitter, Instagram, website HDSR + gemeente Wijk bij Duurstede*
Doelgroep: lokale samenleving
Doel: Informeren over verbod gemotoriseerd varen op deel Kromme Rijn

FAQ verbod gemotoriseerd vaarverkeer bovenloop Kromme Rijn

1. Waarom heeft HDSR nu besloten om deze brief naar de bewoners te sturen?

Omdat de laatste jaren steeds meer gemotoriseerd vaarverkeer is geconstateerd.

2. Klopt het dat de bootjes van omwonenden tot dusver gedoogd werden?

De bootjes werden niet gedoogd, er werd alleen niet actief op gecontroleerd.

3. Waarom wordt er geen uitzondering gemaakt voor elektrische bootjes?

Omdat ook elektrische bootjes de bodem omwoelen en dat heeft effect op aanwezige flora en fauna. Wij maken op dit moment geen onderscheid tussen boten die uitgerust zijn met een brandstofmotor of boten uitgerust met een elektrische motor, mede ook omdat de elektrische motoren steeds krachtiger worden.

4. Waarom wordt er geen uitzondering gemaakt voor omwonenden?

Omdat het water is aangewezen als KRW-lichaam (Kaderrichtlijn Water). Hierdoor vervult dit water een bijzondere functie. Om deze reden en met name ook vanwege de aangelegde natuurvriendelijke oevers geldt op de Kromme Rijn tussen Werkhoven en Wijk bij Duurstede een vaarverbod voor boten die uitgerust zijn met een motor. Overigens is het niet zo dat recentelijk is bedacht om een vaarverbod in te voeren; dit is al sinds 1998 van kracht. In het Verkeersbesluit vaarwater de Kromme Rijn Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden van 28 juni 2016 is dit nogmaals bekrachtigd. Gezien de constatering dat het gemotoriseerd vaarverkeer is toegenomen, willen wij de bewoners aan de Kromme Rijn er toch nog eens op wijzen dat dit niet mag.

5. Hoe is het waterschap van plan de handhaving in stand te houden?

We zullen dit doen door gericht en steekproefsgewijs controles uit te voeren.

6. Als ik toch wil varen, kan ik dan een vergunning aanvragen?

Wij verstrekken geen vergunning voor de 'bovenloop' van de Kromme Rijn. Gemotoriseerd vaarverkeer op dit gedeelte van de Kromme Rijn is wel toegestaan door de Kromme Rijnder. Dit vaartuig heeft een maatschappelijke, cultuurhistorische en educatieve functie en vaart slechts enkele keren per jaar. Periodiek vindt er beheer en onderhoud aan de Kromme Rijn plaats. Dan wordt er ook gemotoriseerd gevaren. De lage vaarfrequentie heeft nauwelijks effect op de aanwezige flora en fauna.

7. Kan er een uitzondering gemaakt worden voor elektrische bootjes?

Nee dit kan niet. Ook elektrische bootjes hebben een schroef en daarmee effect op de waterkwaliteit, waterdiversiteit, flora en fauna. Roeien en kanovaren mag wel op de Kromme Rijn tussen Werkhoven en Wijk bij Duurstede.

8. Om hoeveel boten gaat het?

Tijdens een inventarisatie hebben collega's ten minste 30 boten geconstateerd die de mogelijkheid hebben voor een motor. Het merendeel van deze boten concentreert zich rond Cothen

9. Er gaat gehandhaafd worden. Hoe gaat dat in zijn werk. Wat gebeurt er als er toch iemand op de Kromme Rijn gesignaleerd wordt. Krijgen zij eerst een waarschuwing en hoe hoog is de boete?

Het belangrijkste doel van deze brief is aanwonenden informeren over het vaarverbod en de reden van het verbod. Daarvoor is nu de brief verstuurd. Hierna gaan collega's de brief bevestigen op de boten die in het water liggen. Vervolgens zullen zij gaan handhaven op het water, waarbij zij in eerste instantie zullen informeren en daarna geregistreerd waarschuwen. De hoogte van de boete is (voor 16 jaar en ouder) €150,- + €9 administratiekosten. Voor jongeren (tot 16 jaar) is het €75,- + €9,-.

Wij handhaven met een nieuwe elektrische platbodemboot die zeer weinig golven maakt en waarbij de schroef zich net onder het wateroppervlak bevindt om zo min mogelijk bodemverstoring te veroorzaken. Handhaving nemen we mee op momenten dat we toch al op het water moeten zijn.

10. Is dit de eerste keer dat dit vaarverbod ingesteld wordt?

Dit vaarverbod is al sinds 1998 van kracht en in het Verkeersbesluit vaarwater de Kromme Rijn Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden van 28 juni 2016 nogmaals is bekrachtigd. We zien dat recreatie op en langs het water toeneemt, bijvoorbeeld door de warmere zomers. Daarbij constateren we ook dat het recreatief gemotoriseerd vaarverkeer is toegenomen. Daarom willen wij de bewoners aan de Kromme Rijn er toch nog eens op wijzen dat dit niet mag.

11. Waarom wordt er nu wel gehandhaafd? Wat ligt daaraan ten grondslag?

Ondanks het al jaren bekend is dat hier niet gemotoriseerd gevaren mag worden willen we een toename van het vaarverkeer voorkomen. De schade die door een teveel aan verkeer aan de oevers wordt toegebracht is verstorend voor de flora – en fauna. Daarnaast heeft het waterschap verplichtingen ten opzichte van de Kaderrichtlijn Water.

12. Is het vaarverbod onomkeerbaar of is er toch een mogelijkheid om met elektrische bootjes te varen?

Besluiten kunnen alleen op bestuurlijk niveau worden genomen. U kunt uw vragen over wijzigingen in besluiten stellen aan het college van dijkgraaf en hoogheemraden via onderstaande contactgegevens:

Telefoon: (030) 634 57 00

E-mail: post@hdsr.nl

[Redacted]

Van: [Redacted]
Verzonden: woensdag 22 maart 2023 11:51
Aan: [Redacted]
CC: [Redacted]
Onderwerp: RE: Bezwaarschrift Verkeersbesluit vaarwater De Kromme Rijn

Nee, [Redacted] en ik zouden deze oppakken. Ik zal [Redacted] straks even een bericht sturen.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
Verzonden: woensdag 22 maart 2023 11:50
Aan: [Redacted]
CC: [Redacted]
Onderwerp: FW: Bezwaarschrift Verkeersbesluit vaarwater De Kromme Rijn

Hoi [Redacted]

Ben jij met deze zaak aan de slag gegaan?

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

Van: [Redacted]
Verzonden: woensdag 22 maart 2023 11:35
Aan: [Redacted]
Onderwerp: Bezwaarschrift Verkeersbesluit vaarwater De Kromme Rijn

Meneer [Redacted] heeft gebeld zijn vraag of hij een ontvangstbevestiging kan ontvangen.

Emailadres: [Redacted]

Met vriendelijke groet,



[Redacted]

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden

[Redacted]

www.hdsr.nl



[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 3 mei 2023 09:34
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: varen op de Krommerijn

[REDACTED]

Ik heb m net even gebeld en 8 juni voorgelegd. Dan was hij er zelf ook niet. Hij zou nog even in de lucht komen met de vraag hoe verder. Hij is er dan waarschijnlijk zelf niet bij maar zijn juridisch adviseur wel.

Heb m als alternatief voorgesteld de zitting over de zomer heen te tillen maar daar was ie niet al te enthousiast over.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 2 mei 2023 12:07
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: varen op de Krommerijn

Hoi,

Heb jij het telefoonnummer van de heer [REDACTED] Dan bel ik hem deze week over een andere zittingsdatum.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 2 mei 2023 10:55
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Fwd: varen op de Krommerijn

Tkn

Verzonden vanaf [Outlook voor Android](#)

From: [REDACTED]
Sent: Tuesday, May 2, 2023 9:43:21 AM
To: [REDACTED]
Cc: [REDACTED]; [REDACTED]
Subject: RE: varen op de Krommerijn

Goedemorgen heer [REDACTED],

Zou de afspraak van donderdag 25 mei verzet kunnen worden naar donderdag 18 mei a.s.? Want de 25^e ben ik met vakantie.

Nog een vraag: mogen alle belanghebbenden ook aanwezig zijn?

Vriendelijke groet,

[Redacted]

Van: [Redacted]

Verzonden: maandag 1 mei 2023 15:50

Aan: [Redacted]

CC: [Redacted]; [Redacted]

Onderwerp: RE: varen op de Krommerijn

Geachte heer [Redacted]

Toeval bestaat niet. Ik sprak zojuist, terwijl u onderstaand bericht stuurde, een medewerker van het secretariaat over uw kwestie.

Daaruit volgde dat behandeling is voorzien op 25 mei in de middag (dat zal rond 4 uur zijn). Zou dat u schikken? Dan kan ik dat direct aan het secretariaat doorgeven!

Ik verneem graag.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

Van: [Redacted]

Verzonden: maandag 1 mei 2023 15:34

Aan: [Redacted]

CC: [Redacted]; [Redacted]

Onderwerp: varen op de Krommerijn

Goedemiddag heer [Redacted]

Klopt het dat wij nog geen uitnodiging hebben ontvangen voor de hoorzitting.

Graag een datum ivm aankomende vakanties.

Groet [Redacted]

--

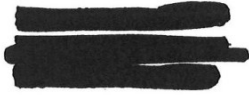
Proclaimer:

<https://www.hdsr.nl/contact/proclaimer/>

Met vriendelijke groet,



HOOGHEEMRAADSCHAP
DE STICHTSE
RIJNLANDEN



Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden



www.hdsr.nl



[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 26 mei 2023 13:57
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: agenda hoorzitting 8 juni

Super, dank!

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 26 mei 2023 13:56
Aan: [REDACTED] > [REDACTED]
Onderwerp: FW: agenda hoorzitting 8 juni

Ter info.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Verzonden: vrijdag 26 mei 2023 12:32
Aan: [REDACTED] > [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: agenda hoorzitting 8 juni

Beste leden van de bezwaarschriftencommissie.

Tijdens de hoorzitting van 8 juni a.s. zal in plaats van [REDACTED] en ondergetekende door prioritering in de werkzaamheden, de heer [REDACTED] de bezwaarencommissie ondersteunen. Onderstaande zaken staan op de agenda. De procesdossiers volgen vandaag. [REDACTED] Mocht na lezing van het dossier van [REDACTED] meerwaarde worden gezien in het bezichtigen van zijn perceel, dan graag z.s.m een berichtje naar ondergetekende. Een bezichtiging ter plaatse kan dan eventueel voor 14:15 uur worden gepland.

In dit kader ziet de agenda van 8 juni a.s. er als volgt uit:

14:15 – 14:30 uur voorbespreking
14:30 – 15:00 uur [REDACTED]
15:00 – 15:30 uur beraadslaging
15:30 – 16:00 uur [REDACTED]
16:00 – 16:30 uur beraadslaging
16:30 – 17:00 uur [REDACTED]
17:00 - 17:30 uur beraadslaging

[REDACTED] is 8 juni reservelid.

Inhoudsopgave procesdossier [REDACTED]

Bijlage 1 Verweerschrift

Bijlage 2 Nadere gronden bezwaar

Bijlage 3 Bezwaarschrift

Bijlage 4 Verkeersbesluit Vaarwater de Kromme Rijn

DM 1943789

Verweerschrift

Dit verweerschrift is opgesteld ten behoeve van de behandeling van een bezwaarschrift van [REDACTED]. Dit bezwaarschrift is gericht tegen het verkeersbesluit *Vaarwater de Kromme Rijn*.

Procesverloop

Op 5 juli 2022 heeft het college het verkeersbesluit *Vaarwater de Kromme Rijn* vastgesteld. Dit besluit is op 8 februari 2023 bekend gemaakt en vanaf 16 februari 2023 van kracht geworden.

Bij brief van 16 maart 2023 is hiertegen door bezwaarmaker opgekomen.

Ontvankelijkheid

[REDACTED] heeft tijdig bezwaar gemaakt. Zijn belangen, als aanwonende van de bovenloop van de Kromme Rijn, zijn rechtstreeks bij het besluit betrokken en hij is belanghebbende. Het bezwaarschrift voldoet voorts aan de eisen van artikel 6:5 van de Awb en is ingediend binnen de termijn als bedoeld in artikel 6:7 van de Awb. Om deze reden is het bezwaarschrift ontvankelijk.

[REDACTED] stelt in zijn bezwaarschrift verder dat hij spreekt namens diverse omwonenden c.q. het 'actiecomité'. Omdat deze omwonenden niet met naam en toenaam bekend zijn geworden c.q. gemaakt tijdens de bezwaartermijn en zij zich evenmin op andere wijze hebben gemeld, moet het ervoor worden gehouden dat enkel de heer [REDACTED] als bezwaarmaker dient te worden aangemerkt. Uiteraard staat het omwonenden vrij om hun adhesie te betuigen aan de heer [REDACTED].

Inhoud bezwaar

[REDACTED] heeft diverse punten aangedragen in zijn bezwaarschrift. Deze zien allen op besluitonderdeel I van het verkeersbesluit, waarin een verbod is opgenomen voor gemotoriseerd varen op de bovenloop van de Kromme Rijn. Onderstaand worden de bezwaargronden genummerd, (kernachtig) samengevat en van een reactie voorzien.

1. *Het besluit is een daad van onbehoorlijk bestuur. Het eigendomsrecht van bewoners wordt aangetast en dat is een vorm van onteigening en buiten de bevoegdheid van het waterschap.*

Reactie

Het college neemt met enige verbazing kennis van deze bezwaargrond. Deze is om meerdere redenen onjuist en geeft ons aanleiding om het verkeersbesluit in historische context te plaatsen.

Het beleid rondom (gemotoriseerd) vaarverkeer op de Kromme Rijn kent een lange voorgeschiedenis. In 1992 is ons waterschap aangewezen als nautisch beheerder voor alle wateren waarover het waterschap het beheer voert. In 2002 is daarnaast het vaarwegbeheer van de Kromme Rijn overgenomen van de provincie. Daarmee werd ons waterschap beheerder van de vaarweg én nautisch beheerder van het vaarverkeer op de Kromme Rijn.

Van oudsher wordt er onderscheid gemaakt tussen de zogeheten benedenloop en de bovenloop van de Kromme Rijn. De bovenloop van de Kromme Rijn loopt vanaf de Rijndijk te Wijk bij Duurstede

("Inlaat Wijk bij Duurstede") tot aan de sluis in Werkhoven. De benedenloop loopt vanaf de sluis in Werkhoven tot aan de Waterlinieweg te Utrecht.

Keur 1998 en Keur 2018

Het verbod om zonder vergunning gemotoriseerd te varen op de Kromme Rijn was reeds opgenomen in de Keur 1998.¹ Dat verbod is uiteindelijk overgenomen in de 'nieuwe Keur' uit 2018.² In de praktijk werd er, behoudens aan de historische rondvaartboot de Krommerijnder (waarover onderstaand meer), geen vergunning afgegeven voor de bovenloop. De benedenloop werd (en wordt) wel actief bevaren (eerder enkel door vergunninghouders en thans door alle vaartuigen die aan de in het verkeersbesluit opgenomen afmetingen voldoen). Voor wat betreft de benedenloop geldt overigens dat er al langere tijd gesprekken gaande zijn om de vaartuibewegingen (met name met brandstofmotoren) daar verdergaand te reguleren c.q. te beperken.

Nota Vaarwaterbeleid 2015

In de Nota Vaarwaterbeleid uit 2015 was al opgenomen dat op water dat specifieke bescherming vereist tegen de gevolgen van varen specifieke regels en eisen gesteld zullen worden met behulp van verkeersbesluiten. De opvatting was (en is) dat nautische regels een plek verdienen in regelgeving op grond van de Scheepvaartverkeerswet (verkeersbesluiten) en dat regels met betrekking tot het watersysteem thuis horen in de Keur.

Verkeersbesluit (2016/2021)

Voor de Kromme Rijn is, in navolging van de Nota Vaarwaterbeleid, een verkeersbesluit opgesteld en op 28 juni 2016 door het college vastgesteld. Dit besluit is uiteindelijk om allerlei redenen pas in 2021 gepubliceerd en van kracht geworden.³ Voor de bovenloop van de Kromme Rijn gold, conform staand beleid, wederom een verbod op gemotoriseerd varen. Met het afkondigen van het verkeersbesluit verdween het verbod op gemotoriseerd varen op de Kromme Rijn uit de Keur.

Verkeersbesluit 2023

Op 16 februari 2023 is het verkeersbesluit van kracht geworden waartegen bezwaarmaker opkomt. Met dit besluit wordt, anders dan bezwaarmaker lijkt te veronderstellen, dus geen verbod op gemotoriseerd varen op de bovenloop van de Kromme Rijn *ingevoerd*. Wel blijft dit, al sinds lange tijd geldende, verbod *gehandhaafd*.

2. *Het besluit is disproportioneel en doet geen recht aan de belangen van omwonenden.*

■
Zoals geschetst is het juridische vaarverbod op de bovenloop van de Kromme Rijn al meer dan 25 jaar van kracht. Verder geldt dat de belangen van omwonenden diffuus zijn. ■, zo moet worden begrepen, hecht grote waarde aan gemotoriseerd varen op de bovenloop van de Kromme Rijn. Daar staan andere belangen tegenover. Zo ontvingen wij bijvoorbeeld naar aanleiding van deze kwestie ook een adhesiebetuiging van een omwonende (zie bijlage).

Voor wat betreft het toetsingskader geldt in algemene zin dat de waterstaatkundige verzorging van het watersysteem gericht is op de in artikel 2.1 van de Waterwet genoemde doelstellingen:

¹ <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR271977/1>

² <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR623084/1>

³ <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR659672/1>

- a) Voorkoming van en waar nodig beperking van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste. Dit in samenhang met b,
- b) Bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen,
- c) Vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Het waterstaatkundig beheer omvat alle handelingen en activiteiten voor een goed functionerend watersysteem. Daarbij houdt het naast veiligheid, kwantiteit en kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater rekening met de maatschappelijke functie van het watersysteem.

Het nautisch beheer richt zich op de veiligheid van het scheepvaartverkeer en omvat de verkeersregels op het water. Naast de regels in de Scheepvaartverkeerswet en het Binnenvaartpolitie-reglement (BPR) kan de nautisch beheerder nog nadere regels stellen die nodig worden geacht voor een goede en vlotte scheepvaart. Ons waterschap stelt de gebruiksregels vast voor het varen op de wateren in zijn beheergebied en maakt zo duidelijk hoe het vaarwegbeheer wordt geïntegreerd in het watersysteembeheer. Hierdoor scheppen wij duidelijkheid omtrent het gebruik van het water als vaarwater en kan ons waterschap optreden indien risico's optreden in de verkeersveiligheid of het waterstaatsbelang. Ons waterschap hanteert het uitgangspunt dat het varen niet ten koste gaat van de overige waterstaatkundige functies en dat het varen mogelijk moet zijn binnen de ruimte die nodig is voor de waterstaatkundige functie (minimale afmetingen zoals beschreven in het leggerprofiel).

Op grond van artikel 3, vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet kan het scheepvaartverkeer onder meer gereguleerd worden ten behoeve van het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen, of werken gelegen in of over scheepvaartwegen.

Ongemotoriseerd varen is op wateren in beheer bij ons waterschap in principe toegestaan. Ongemotoriseerde vaartuigen worden daarbij geacht geen nadelige effecten te hebben op het waterstaatswerk.

Gemotoriseerde vaartuigen kunnen wel een nadelig effect hebben op het waterstaatswerk. Ontstane golven kunnen bijvoorbeeld de oeverbescherming ernstig belasten. Dat speelt ook op de bovenloop van de Kromme Rijn. Daar zijn de afgelopen jaren in het kader van ecologisch beheer over grote stukken zogeheten natuurvriendelijke oevers aangelegd die kwetsbaar(er) zijn voor golfslag.

Het gebruik van motoren kan verder tot opwerveling van de waterbodem leiden wat de waterkwaliteit en ecologie doet verslechteren. In het geval van de bovenloop van de Kromme Rijn zou een opheffing van het vaarverbod een evidente verslechtering opleveren van de waterkwaliteit en daarmee op gespannen voet staan met de beleidsuitgangspunten van ons waterschap.

Daarnaast geldt op diverse locaties op de bovenloop dat er verschillende ondieptes zijn en dat her en der onderwaterbeschoeiing is aangelegd. Het profiel van de watergang is daarmee in principe ongeschikt voor vaartuigen die dieper steken dan een kano.

Op de bovenloop van de Kromme Rijn vindt verder tweemaal jaarlijks varend onderhoud plaats. Dat onderhoud is gericht op het vrij maken c.q. houden van het doorstroomprofiel van de watergang. Bij het onderhoud wordt nu doelbewust 'ecologisch gemaaid'. Dat betekent dat op die plekken waar het

kan, bestaande vegetatie zoveel als mogelijk in stand wordt gelaten c.q. ecologisch wordt beheerd. Ecologisch maaien komt de waterkwaliteit en de ecologie in algemene zin ten goede. Het vrijgeven van de bovenloop van de Kromme Rijn voor gemotoriseerd verkeer zou maken dat deze wijze van beheer niet langer gehanteerd zou kunnen worden, in verband met de vaarveiligheid.

Om al deze redenen is de door bezwaarmaker voorgestane wijziging van het vaarregime niet wenselijk.

3. *Door dit nieuwe beleid en daaraan gekoppelde handhavingsstrategie wordt geldverspilling en kapitaalsvernietiging in de hand gewerkt.*

Van nieuw beleid is geenszins sprake, zoals eerder toegelicht.

4. *Het argument dat varen slecht zou zijn voor de natuur heeft geen houdkracht. Bovendien is de Kromme Rijn goed te bevaren en wordt deze met regelmaat onderhouden.*

Wij hebben, zoals bovenstaand toegelicht, een andere visie op de impact van het gemotoriseerd varen op deze watergang dan bezwaarmaker.

5. *De vergunningverlening aan de Krommerijnder ademt de geur van willekeur en het is duidelijk dat het fairplaybeginsel in het geding is.*

Op de bovenloop van de Kromme Rijn is vergunning verleend aan de Krommerijnder, een historische schuit die belangstellenden dit gedeelte van de Kromme Rijn laat beleven en waarvan de rondvaarten een educatief karakter hebben.

Vele jaren is een belangrijk deel van het vervoer van Wijk bij Duurstede naar Utrecht onderhouden door rijnaken die werden "geboomd" of getrokken door paarden of mensen. In 1579 werd een gilde van "schuitenvoerders" opgericht die met deze schepen de Kromme Rijn bevoeren. In historische geschriften zijn vele verhalen te vinden die illustreren wat het grote belang is geweest van deze schepen vanaf de twaalfde eeuw tot ca. 1930 toen het vervoer over de weg een belangrijker plaats begon in te nemen. Deze "Krommerijnders" waren een spil in het economische, culturele en sociale verkeer in het Krommerijngedebied. Er zijn bouwtekeningen van deze schepen beschikbaar en bovendien zijn de bouwwijze en de te gebruiken materialen bekend. De Stichting Wijkse Projekten heeft een "Krommerijnder" nagebouwd vanwege de cultuurhistorische waarde ervan.

Wij respecteren deze, in een verder verleden, afgegeven vergunning. Daarbij is van belang dat dit de enige vergunning is die aan een vaartuig in dit gebied is afgegeven en dat het aantal vaarbewegingen van de Krommerijnder overzichtelijk is. Vaarbewegingen zijn alleen toegestaan in de maanden april tot en met oktober met een maximum van 5 keer per week. Vanuit het perspectief van ecologie en waterkwaliteit is de verleende vergunning suboptimaal maar het effect is beperkt.

Van schending van het verbod op willekeur of het fairplaybeginsel is ons inziens geen sprake.



Concluderend

De bezwaargronden geven ons college vooralsnog geen aanleiding om te concluderen dat het bestreden besluit ten onrechte is genomen.

Bijlage: Adhesiebetuiging omwonende

Verzonden: maandag 3 april 2023 13:03

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Vaarverbod Kromme Rijn moet vaarverbod blijven.

Geachte heer / [REDACTED] v.

Ik nam kennis van een brief van een groep bewoners uit Cothen die wonen langs de Kromme Rijn bezig zijn met een initiatief om een vaarvergunning te verkrijgen voor boten of bootjes om daarmee gemotoriseerd te kunnen varen op de Kromme Rijn. Die vergunning zou dan alleen beperkt mogen blijven voor aanwonenden langs dit riviertje. Er zou zelfs een jurist in de arm zijn of worden genomen (zie bijlage).

Ikzelf woon sinds 1 juni 2022 ook met de achterzijde van mijn tuin langs dit riviertje. Ik heb voor dit huis gekozen juist omdat er een vaarverbod is.

Door dat vaarverbod blijft het zomers immers rustig en is er weinig risico dat de oevers worden beschadigd. Het is soms al druk en lawaaiig genoeg op het water als in de zomer mensen in huurkano's langsvaren.

Het argument van deze groep bewoners is dat het vaarverbod onterecht zou zijn onder meer omdat de elektrische boot de Krommerijnder wel vergunning heeft en vaker zou varen dan zou zijn afgesproken.

Ik wil u nu vast laten weten dat ik **tegen** een dergelijke vergunning ben voor aanwonenden en dat ik het niet eens ben met de argumentatie van deze groep. De Krommerijnder wordt gevaren door een professionele kapitein die langzaam vaart en in geen enkel opzicht risico's neemt waardoor kans op beschadiging van de flora en fauna minimaal is.

Vergunning aan anderen ook al zijn het aanwonenden biedt die garantie niet, en zeker niet als de waterstand te laag is zoals in de afgelopen zomer.

Bovendien zal handhaving op illegale boten moeilijker zijn omdat niet valt te controleren of die boten daadwerkelijk van aanwonenden zijn en of deze worden bevaren door de aanwonenden zelf. En zelfs al zouden die boten voorzien zijn van een duidelijk kenteken of van een voorgeschreven maximum afmeting of toe te laten aantal passagiers dan blijft de kans groot dat onervaren volwassenen en kinderen van de boten gebruik gaan maken, dat de boten aan derden worden uitgeleend of zelfs verhuurd.

De Kromme Rijn is bovendien veel te smal voor een toename van het aantal boten naast de kano's en de Krommerijnder die al zijn toegelaten.

Ik vertrouw erop dat uw organisatie wijs genoeg is om dit initiatief niet te steunen en dat u alle juridische middelen inzet om dit tegen te houden mocht dit op een rechtszaak uitlopen.

Graag verneem ik uw standpunt.

Met vriendelijke groet,

Wijk bij Duurstede

[Redacted]

Van: [Redacted]
Verzonden: vrijdag 1 september 2023 15:36
Aan: [Redacted]
Onderwerp: Re: Beslissingen op bezwaar [Redacted] en [Redacted]

Dank dank. We praten er maandag wel over.

Ik stel voor mezelf vast dat bezwaarschriftencommissie [Redacted]
[Redacted]

Nou ja, ook iets om maandag over te hebben.....

Groet

Verzonden vanaf [Outlook voor Android](#)

From: [Redacted]
Sent: Friday, September 1, 2023 12:04:33 PM
To: [Redacted]
Subject: Beslissingen op bezwaar [Redacted] en [Redacted]

Hoi [Redacted]
Ik probeerde je net even te bellen mbt de beslissingen op bezwaar inzake [Redacted] en dhr. [Redacted] alleen kreeg je niet te pakken. [Redacted]

[Redacted]

verkeersbesluit Vaarwater Kromme Rijn

De bezwarencommissie heeft het college geadviseerd om het bezwaarschrift gegrond te verklaren voor zover bezwaarmaker verzoekt om het voor de bovenloop van de Kromme Rijn opnemen van een ontheffingsmogelijkheid voor omwonenden qua gemotoriseerd varen. En daarmee het verkeersbesluit te wijzigen. Omdat het o.a. in het verleden ook nooit toegestaan was om gemotoriseerd te varen op de bovenloop van de Kromme Rijn. [Redacted]

[Redacted]. Het advies heb ik ook bij deze e-mail bijgevoegd.

Met vriendelijke groet,



HOOGHEEMRAADSCHAP
DE STICHTSE
RIJNLANDEN



Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden



www.hdsr.nl



[Redacted]

Van: [Redacted]
Verzonden: donderdag 7 september 2023 13:45
Aan: [Redacted]
Onderwerp: FW: agenderen bezwaar verkeersbesluit Kromme Rijn POHO 11 september a.s.
Bijlagen: DM53PRD-1960113.DOCX.DRF; DM53PRD-1960311.DOCX.DRF; Advies [Redacted].pdf

TKN

Met vriendelijke groet,

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

Van: [Redacted]
Verzonden: woensdag 6 september 2023 16:42
Aan: [Redacted]
CC: [Redacted]; [Redacted]
Onderwerp: RE: agenderen bezwaar verkeersbesluit Kromme Rijn POHO 11 september a.s.

Beste [Redacted],

Zoals aangekondigd in de bijlage de stukken om met [Redacted] te bespreken. Het betreft:

- Concept beslissing op bezwaar
- Concept bestuursvoorstel
- Advies bezwaarschriftencommissie

Ik hoor graag waar en op welk tijdstip ik komende week mag aansluiten. Zal in Ibabs alvast een dossier aanmaken en dat voor de komende collegevergadering alvast opvoeren.

Nav overleg kan ik dan eventueel de stukken nog aanpassen en vervolgens uploaden in Ibabs voor het college.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

Van: [Redacted]
Verzonden: dinsdag 5 september 2023 11:12
Aan: [Redacted]
CC: [Redacted]
Onderwerp: agenderen bezwaar verkeersbesluit Kromme Rijn POHO 11 september a.s.
Urgentie: Hoog

Beste [Redacted],

Aansluitend op ons telefoongesprek van zojuist, verzoek ik je het collegevoorstel en de concept-besluit op bezwaar tegen het verkeersbesluit Kromme Rijn te agenderen op het POHO van [Redacted] van 11 september a.s. Ik stuur je hierbij het advies van de bezwarencommissie. Het collegevoorstel en de concept-besluit op bezwaar zal mijn collega [Redacted] morgen afronden en naar je doorsturen. Dat betekent dat op dit moment de stukken nog niet compleet zijn. Het is echter wel van belang om dit onderwerp te agenderen, om het verder overschrijden van

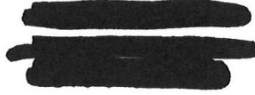
de beslistermijn te voorkomen (waardoor het waterschap zich gesteld kan zien voor dwangsommen) en omdat, zoals ik je vertelde dit onderwerp nauw samenhangt met een ophanden zijnde aanpassing van het verkeersbesluit Kromme Rijn (verbod voor brandstofvaartuigen), dat binnen afzienbare tijd in procedure gaat en politiek zeer gevoelig ligt.

Mocht je nog vragen hebben dan hoor ik dat graag.

Met vriendelijke groet,



HOOGHEEMRAADSCHAP
DE STICHTSE
RIJNLANDEN



Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden



www.hdsr.nl





Onderwerp: beslissing op bezwaar Verkeersbesluit Kromme Rijn

Datum vergadering: 19-9-2023

Registratienummer: 1960311 versie 1

Besluitnota

Onderwerp

Beslissing op bezwaar verkeersbesluit Vaarwater de Kromme Rijn

Voorgesteld besluit

Het Dagelijks bestuur wordt voorgesteld:

Bij beslissing op bezwaar (DM1960113) af te wijken van het advies van de bezwaarschriftencommissie en het ingediende bezwaarschrift ongegrond te verklaren, waarmee het verkeersbesluit, dat een verbod inhoudt voor het gemotoriseerd varen op de bovenloop van de Kromme Rijn, wordt gehandhaafd.

Inleiding

Bij besluit van 5 juli 2022 is door uw college het verkeersbesluit Vaarwater de Kromme Rijn vastgesteld. Dit besluit is op 8 februari 2023 bekend gemaakt en vanaf 16 februari 2023 van kracht geworden. Tegen dit besluit, waar het ziet op de bovenloop van de Kromme Rijn, is een bezwaarschrift ingediend.

Onze onafhankelijke bezwaarschriftencommissie heeft geadviseerd dit bezwaar (deels) gegrond te verklaren en een ontheffingenstelsel voor omwonenden voor de bovenloop van de Kromme Rijn op te nemen in het verkeersbesluit. Ambtelijk wordt geadviseerd van dit advies af te wijken. Om deze reden wordt de concept beslissing op bezwaar aan uw college voorgelegd.

Beoogd effect

Een integrale heroverweging van het bestreden besluit, resulterende in een beslissing op bezwaar.

Argumenten

Sinds lang tijd geldt voor de bovenloop van de Kromme Rijn een verbod op gemotoriseerd varen. In het verkeersbesluit van 5 juli 2022 is door uw college ervoor gekozen dit verbod te handhaven en expliciet te herhalen. ██████████, en met hem een stevig aantal aanwonenden, heeft zijn ongenoegen over dit vaarverbod kenbaar gemaakt. Hij stelt dat op de bovenloop sinds jaar en dag gemotoriseerd wordt gevaren door omwonenden en hij verzoekt om een ontheffingenstelsel vorm te geven.

Bij (de eisen die gesteld worden aan) het beheer en onderhoud van de bovenloop van de Kromme Rijn wordt nu geen rekening gehouden met gemotoriseerd vaarverkeer. Vanuit het oogpunt van beheer, zowel ecologisch als qua verkeersveiligheid, lijkt het toestaan van gemotoriseerd varen op de bovenloop ook niet wenselijk.

Kanttekeningen

De opkomst bij de zitting van de bezwaarschriftencommissie was groot. ██████████ had een groot aantal mensen bereid gevonden om hem te vergezellen naar de hoorzitting, ten teken dat het onderwerp leeft bij de aanwonenden. De weerstand richting het waterschap was groot, te meer omdat in de beleving van veel aanwezigen het varen op de bovenloop als sinds oudsher gebeurd. Het

verschil tussen de beleving 'binnen het waterschap' (het verbod geldt van oudsher, is nooit onderwerp van discussie en varen wordt daar ook nooit geconstateerd c.q. gesanctioneerd) en die van de aanwezigen was opmerkelijk groot.

Al langere tijd is het regime voor (brandstof aangedreven) gemotoriseerd vaarverkeer op de *benedenloop* onderwerp van gesprek. Een wijziging in dat regime zal naar verwachting (nog) gevoeliger liggen in de omgeving en de weerstand vanuit aanwonenden mogelijk (nog) steviger. Dit aspect zal in de toekomst een nadrukkelijk aandachtspunt moeten zijn.

Daarnaast laat het advies van de bezwaarschriftencommissie zien dat er veel aspecten zijn die uitdrukkelijk en expliciet moeten worden meegewogen in het verkeersbesluit. Gebeurt dat niet dan is een dergelijk besluit al snel juridisch kwetsbaar.

Tot slot geldt dat de bezwaarschriftencommissie een belangrijke rol en een stevig mandaat heeft binnen onze organisatie om bestuurlijke besluitvorming kritisch tegen het licht te houden. Het advies om een ontheffingenstelsel in te voeren, zonder daarbij alle van belang zijnde aspecten te (kunnen) overzien en expliciet mee te wegen, is ambtelijk met enige verbazing ontvangen. Een dergelijke besluit lijkt echt een bestuurlijke afweging te vragen en de mate waarin de bezwaarschriftencommissie hier positie neemt lijkt daar wat mee te schuren.

Financiën

Nvt

Vervolg

█ heeft reeds aangegeven bij een voor hem onwelgevallig besluit in beroep te gaan bij de rechtbank.

Communicatie

De beslissing op bezwaar dient aan bezwaarmaker te worden toegezonden

Samenwerking & participatie

Nvt

Bijlagen

1. (concept) Beslissing op bezwaar (DM 1960113)
2. Advies commissie bezwaarschriften (DM 1960115)
3. (gepubliceerd) Verkeersbesluit Kromme Rijn



HOOGHEEMRAADSCHAP
**DE STICHTSE
RIJNLANDEN**

veilige dijken • droge voeten • schoon water

AANGETEKEND

Tevens per email

t.a.v. [REDACTED]

6.3

Datum

21 september 2023

Contactpersoon

[REDACTED]

Telefoonnummer

[REDACTED]

Uw brief d.d.

16 maart 2023

Uw kenmerk

[REDACTED]

Ons kenmerk

1960113

Onderwerp

Beslissing op bezwaar

Bijlage(n)

Advies bezwaarschriftencommissie

Geachte heer [REDACTED]

Bij besluit van 5 juli 2022 is door het college van [REDACTED] en Hoogheemraden het verkeersbesluit Vaarwater de Kromme Rijn vastgesteld. Dit besluit is op 8 februari 2023 bekend gemaakt en vanaf 16 februari 2023 van kracht geworden.

Tegen dit besluit heeft u bij brief van 16 maart 2023 een bezwaarschrift ingediend.

Wij hebben uw bezwaar voor advies in handen gesteld van onze onafhankelijke bezwaarschriftencommissie (hierna: commissie). Op 8 juni 2023 is uw bezwaar behandeld op een hoorzitting van de commissie. Vervolgens is door de commissie advies uitgebracht aan ons college. Het advies treft u hierbij als bijlage aan.

Advies van de commissie

Door de commissie is geadviseerd uw bezwaarschrift:

- Ontvankelijk te verklaren.
- Gegronnd te verklaren voor zover u hierin verzoekt om het voor de bovenloop van de Kromme Rijn opnemen van een ontheffingsmogelijkheid voor omwonenden.
- Voor het overige ongegrond te verklaren.
- Het bestreden besluit zodanig te wijzigen dat daarin ten aanzien van de bovenloop van de Kromme Rijn een ontheffingsmogelijkheid voor omwonenden wordt opgenomen.

Beslissing op bezwaar

Deels in afwijking van het advies van de commissie verklaren wij uw bezwaar tegen het hiervoor beschreven besluit in het geheel **ongegronnd**. In het kader van de volledige heroverweging vullen wij wel de motivering van het besluit aan. Hieronder lichten wij dit toe.

Waarom wijken wij af van het advies van de commissie?

Het advies van de commissie is zwaarwegend en wordt in de regel gevolgd.

Afwijken van een dergelijk advies moet dan ook goed gemotiveerd worden.

Onderstaand zullen wij puntsgewijs toelichten om welke redenen wij aanleiding zien om (deels) van het advies af te wijken.

Poldermolen 2

[REDACTED]
[REDACTED]

T (030) 634 57 00

[REDACTED]@hdsr.nl

www.destichtserijnlanden.nl



Omwonenden niet op de hoogte van het verbod op gemotoriseerd varen

In het commissie advies wordt het navolgende overwogen over de huidige situatie:

Citaat commissie

“De commissie stelt op grond van het bezwaarschrift en het verhandelde ter hoorzitting vast dat de aanwonenden van de Kromme Rijn al jaren varen op de Kromme Rijn, ondanks dat dit niet is en was toegestaan. Het verbod wordt niet tot nauwelijks gehandhaafd, waardoor bezwaarmaker in de veronderstelling verkeerde dat varen op de bovenloop was toegestaan. Opvallend is dat op de Leggerkaart oppervlaktewateren van de vigerende Keur zowel de benedenloop als de bovenloop zijn aangewezen als "overig vaarwater", waardoor er geconcludeerd kan worden dat op beide lopen hetzelfde vaarregime geldt. Dat de aanwonenden dachten op de bovenloop te mogen varen is daarom voorstelbaar. Gezien het vaarverbod op de bovenloop zou het logisch zijn om de status te wijzigen naar "Overige vaarwateren met restricties voor varen".”

Zoals reeds in het verweerschrift opgenomen kent het beleid rondom (gemotoriseerd) vaarverkeer op de Kromme Rijn een lange voorgeschiedenis. In 1992 is ons waterschap aangewezen als nautisch beheerder voor alle wateren waarover het waterschap het beheer voert. In 2002 is daarnaast het vaarwegbeheer van de Kromme Rijn overgenomen van de provincie. Daarmee werd ons waterschap beheerder van de vaarweg én nautisch beheerder van het vaarverkeer op de Kromme Rijn. Van oudsher wordt er onderscheid gemaakt tussen de zogeheten benedenloop en de bovenloop van de Kromme Rijn. De bovenloop van de Kromme Rijn loopt vanaf de Rijndijk te Wijk bij Duurstede (“Inlaat Wijk bij Duurstede”) tot en met de sluis in Werkhoven. De benedenloop loopt vanaf de sluis in Werkhoven tot aan de Waterlinieweg te Utrecht.

Keur 1998 en Keur 2018

Het verbod om zonder vergunning gemotoriseerd te varen op de Kromme Rijn was reeds opgenomen in de Keur 1998. Dat verbod is uiteindelijk overgenomen in de ‘nieuwe Keur’ uit 2018. In de praktijk werd er, behoudens aan de historische rondvaartboot de Krommerijnder, geen vergunning afgegeven voor de bovenloop. De benedenloop werd (en wordt) wel actief bevaren (eerder enkel door vergunninghouders en thans door alle vaartuigen die aan de in het verkeersbesluit opgenomen afmetingen voldoen). Voor wat betreft de benedenloop geldt overigens dat er al langere tijd gesprekken gaande zijn om de vaartuigbewegingen (met brandstofmotoren) daar verdergaand te reguleren c.q. te beperken.

Nota Vaarwaterbeleid 2015

In de Nota Vaarwaterbeleid uit 2015 was al opgenomen dat op water dat specifieke bescherming vereist tegen de gevolgen van varen specifieke regels en eisen gesteld zullen worden met behulp van verkeersbesluiten. De opvatting was (en is) dat nautische regels een plek verdienen in regelgeving op grond van de Scheepvaartverkeerswet (verkeersbesluiten) en dat regels met betrekking tot het watersysteem thuis horen in de Keur.

Verkeersbesluit (2016/2021)

Voor de Kromme Rijn is, in navolging van de Nota Vaarwaterbeleid, een verkeersbesluit opgesteld en op 28 juni 2016 door het college vastgesteld. Dit besluit is uiteindelijk om allerlei redenen pas in 2021 gepubliceerd en van kracht geworden. Voor de bovenloop van de Kromme Rijn gold, conform staand beleid, wederom een verbod op gemotoriseerd varen. Met het afkondigen van het verkeersbesluit verdween het verbod op gemotoriseerd varen op de Kromme Rijn uit de Keur.

Verkeersbesluit 2023

Op 16 februari 2023 is het verkeersbesluit van kracht geworden waartegen bezwaar is gemaakt. Met dit besluit wordt dus geen verbod op gemotoriseerd varen op de bovenloop geïntroduceerd maar wordt dit reeds lang bestaande verbod (nogmaals) bestendigd.



Zoals ook ter zitting toegelicht wordt er jaarlijks door onze toezichthouders gecontroleerd op het gemotoriseerd varen op de bovenloop. Omdat overtredingen niet worden geconstateerd en er verder geen klachten uit de omgeving bekend zijn, heeft het toezicht ter plaatse een lage intensiteit.

Anders dan de commissie is het college van mening dat gelet op deze voorgeschiedenis geen enkele twijfel kan bestaan over de vraag of op de bovenloop gemotoriseerd mag worden gevaren; dat was en is namelijk niet het geval.

Algemene gedeelte advies

In het algemene gedeelte van het advies stelt de commissie dat er een tweetal tegenstrijdigheden in het bestreden besluit zitten. Hieronder wordt het advies van de commissie geciteerd en vervolgens de opvatting van ons college weergegeven.

Citaat advies commissie

"Er wordt volgens het college ingezet op verbetering van de ecologische situatie, maar er is geen onderzoek verricht naar de huidige ecologische situatie. Hoe de verbetering van de ecologische situatie moet worden vastgesteld is onduidelijk. Bovendien is er in de bovenloop geen sprake van een ongunstige ecologische situatie, ondanks het feit dat daar al jarenlang door bezwaarmaker en andere omwonenden gevaren wordt."

Reactie

Allereerst wordt door ons college vastgesteld dat deze argumentatie niet expliciet aan het bestreden besluit ten grondslag was gelegd.

Daarnaast geldt dat aan de commissie in de procedure is toegelicht dat gestreefd wordt naar verbetering van de ecologische situatie van de bovenloop van de Kromme Rijn. De ecologische situatie van de bovenloop wordt gemonitord en er vinden diverse ecologische onderzoeken plaats, o.a. naar de vegetatieontwikkeling van natuurvriendelijke oevers die op diverse locaties zijn aangelegd.

Op de bovenloop van de Kromme Rijn vindt verder in principe tweemaal jaarlijks varend onderhoud plaats. Dat onderhoud is gericht op het vrij maken c.q. houden van het doorstroomprofiel van de watergang. Bij het onderhoud wordt nu doelbewust 'ecologisch gemaaid'. Dat betekent dat op die plekken waar het kan, bestaande vegetatie zoveel als mogelijk in stand wordt gelaten c.q. ecologisch wordt beheerd. Ecologisch maaien komt de waterkwaliteit en de ecologie in algemene zin ten goede. Het vrijgeven van de bovenloop van de Kromme Rijn voor gemotoriseerd verkeer zou maken dat deze wijze van beheer niet langer gehanteerd zou kunnen worden, in verband met de vaarveiligheid. Dat is in dit kader niet wenselijk.

De invloed van gemotoriseerd varen op een watergang verschilt verder van geval tot geval. In algemene zin kan gezegd worden dat naarmate diepgang en breedte toenemen de (negatieve) impact van gemotoriseerd varen op een watergang toeneemt. Dat is voor de bovenloop van de Kromme Rijn op diverse punten zonder meer een zorgpunt. Daarnaast geldt dat gemotoriseerd varen in ieder geval geen *positieve* bijdrage levert aan de ecologische waarden van de watergang. Terwijl het beheer en onderhoud vanuit ons waterschap daarop wel is gericht.

Het gemotoriseerd varen, met name de schroefbeweging van een buitenboordmotor in relatief ondiep water, geeft vertroebeling. Hierdoor komt er minder licht bij de planten en andere organismen. Dit heeft een direct negatief effect op de ecologie. Het effect kan ontstaan dat er geen ondergedoken waterplanten meer voor komen. De druk van invasieve soorten, zoals de Amerikaanse rivierkreeft, heeft nu al desastreuze gevolgen. Zowel voor de beplanting als de waterkwaliteit. Een toename van vaarbewegingen hoe klein ook zou hier een extra negatieve bijdrage aan leveren.



Tot slot geldt dat de bovenloop van de Kromme Rijn als KRW-lichaam is aangewezen. Dat betekent, kort samengevat, dat er geen activiteiten mogen plaatsvinden die potentieel tot verslechtering van de waterkwaliteit kunnen leiden. Het toestaan van gemotoriseerd verkeer zou, zoals hierboven toegelicht, dat effect wel kunnen hebben.

Aan al deze omstandigheden gaat de commissie in haar advies ten onrechte voorbij.

Citaat commissie

“Het is volgens het college de bedoeling om het aantal vaarbewegingen op de benedenloop te verminderen en daarom kunnen er dan niet opeens vaarbewegingen op de bovenloop worden toegestaan, omdat er dan geen eenduidig beleid is. Dit argument houdt geen stand, omdat op de benedenloop sprake is van een geheel andere situatie (intensief scheepvaartverkeer dat een bedreiging vormt voor ecologie en oevers) dan op de bovenloop (extensief (zij het illegaal) scheepvaartverkeer dat geen bedreiging vormt voor ecologie en oevers). Dit kan wel degelijk een gedifferentieerd regime rechtvaardigen. Op de benedenloop was bovendien voorheen een vergunningstelsel van kracht, maar dit wordt nu losgelaten: als je aan de gestelde eisen voldoet mag je er varen. Met vergunningen kun je het aantal vaartuigen maximeren en dit wordt nu losgelaten, waardoor er op de benedenloop juist meer vaarverkeer mogelijk is. Waarom er voor de beperkte groep die op de bovenloop (maximaal 20) geen vergunningstelsel kan worden toegevoegd is onduidelijk.”

Reactie

Het college onderschrijft de conclusie van de commissie dat in juridische zin de benedenloop en de bovenloop van de Kromme Rijn een zelfstandige afweging vergen. Het bestreden besluit maakt ook expliciet het onderscheid tussen beide wateren.

Aan de commissie is toegelicht dat er al langere tijd gesprekken met andere overheden (Bunnik en Utrecht) gaande zijn over het verbieden van brandstofmotoren op de benedenloop van de Kromme Rijn. Een dergelijk verbod zou (ook) een significant effect hebben op het aantal vaartuigbewegingen aldaar. Zoals de commissie impliciet ook concludeert, heeft dat zeer waarschijnlijk een positief effect op de ecologie en de staat van de oevers van de benedenloop.

Aan de commissie is voorgehouden dat het inzetten op beperking van het aantal vaarbewegingen aan de ene kant (benedenloop) en het tegelijkertijd, conform een ontheffingstelsel, faciliteren van vaarbewegingen aan de andere kant (bovenloop) de schijn van inconsistentie zou kunnen opwekken. Dat dit onderscheid juridisch, strikt genomen, wel mogelijk zou kunnen zijn laat dat in onze ogen onverlet.

Voor zover de commissie constateert dat het vergunningstelsel op de benedenloop is losgelaten, is die constatering juist. Het risico dat daarmee het aantal vaartuigbewegingen toeneemt, wordt in de praktijk beperkt geacht. In het bestreden besluit zijn maximale vaartuigafmetingen opgenomen voor de benedenloop. Deze afmetingen werden voorheen als (enig) criterium voor vergunningverlening gehanteerd. Dat betekent dat enkel het formele vereiste van een vergunning is komen te vervallen. Omdat het vergunningstelsel op deze wijze een zeer beperkte tot geen toegevoegde waarde leverde maar wel een substantiële ambtelijke inzet vroeg, is gekozen voor een wijziging van de juridische vormgeving. Dat zou tot gevolg kunnen hebben dat het aantal vaarbewegingen toeneemt maar dat is zeker geen wetmatigheid. Wij hebben namelijk geconstateerd dat het aantal vergunningaanvragen door de jaren heen explosief steeg. Waarschijnlijk omdat vaartuigbezitters die op de Kromme Rijn wilden varen, en voldeden aan de aangehaalde criteria, na verloop van tijd op de hoogte waren van de op hen rustende vergunningplicht. Bovendien geldt, gelet op de eerder aangehaalde bestuurlijke ambitie, dat deze situatie van tijdelijke aard is.

Specifieke overwegingen van de commissie

De commissie heeft in haar advies de vijf bezwaargronden expliciet beoordeeld. De beoordeling van de onderdelen 1, 3, 4 en 5 kan ons college volgen. Anders ligt dat bij de beoordeling van onderdeel 2. Deze beoordeling wordt hieronder geciteerd en vervolgens wordt toegelicht waarom ons college zich in deze beoordeling niet kan vinden.



Citaat commissie

“Gezien hetgeen op de hoorzitting naar voren is gebracht, begrijpt de commissie deze bezwaargrond aldus dat bezwaarmaker verzoekt om een ontheffingsmogelijkheid voor omwonenden in het bestreden besluit ten aanzien van de bovenloop van de Kromme Rijn, en dat het besluit zonder een dergelijke mogelijkheid disproportioneel is.

De commissie kan bezwaarmaker hierin volgen. Het waterschap heeft niet aannemelijk kunnen maken waarom het nu bestaande gebruik van de bovenloop van de Kromme Rijn onaanvaardbaar is. Het waterschap heeft aangegeven dat er op dit moment geen ecologische problemen zijn op de bovenloop. Met een ontheffingenstelsel voor omwonenden kan het waterschap van geval tot geval beoordelen of een ontheffing op de bovenloop verleend kan worden. Zonder ontheffingenstelsel kunnen de belangen van bezwaarmaker en andere omwonenden sowieso niet bevorderd worden. Anders dan op de benedenloop valt bij een ontheffingenstelsel op de bovenloop ook niet te vrezen voor een niet-uitvoerbare situatie. Het betreft een afgesloten deel van de Kromme Rijn en het betreft een beperkt aantal omwonenden. Het is dan ook niet aannemelijk dat een onuitvoerbaar groot aantal aanvragen om ontheffing zal worden ingediend. Zoals hierboven al is opgemerkt, is het ook niet nodig om voor de boven- en de benedenloop eenzelfde juridisch regime te hanteren; het gaat immers om zeer verschillende situaties.”

Reactie

Allereerst stellen wij nogmaals vast dat er bij de commissie een ander beeld bestaat bij het ‘nu bestaande gebruik’ dan bij ons college. Wij zijn van oordeel dat er voor de watergang al zeer geruime tijd een vaarverbod geldt en stellen vast dat overtreding van dit verbod bij controles niet wordt geconstateerd. Voorts zijn er geen structurele klachten bekend van omwonenden. De veronderstelling dat de bovenloop structureel en stelselmatig als vaarweg wordt benut, zoals de commissie lijkt te veronderstellen, onderschrijven wij dus niet.

Voor wat betreft het toetsingskader geldt in algemene zin dat de waterstaatkundige verzorging van het watersysteem gericht is op de in artikel 2.1 van de Waterwet genoemde doelstellingen:

- a) Voorkoming van en waar nodig beperking van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste. Dit in samenhang met b,
- b) Bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen,
- c) Vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Het waterstaatkundig beheer omvat alle handelingen en activiteiten voor een goed functionerend watersysteem. Daarbij houdt het naast veiligheid, kwantiteit en kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater rekening met de maatschappelijke functie van het watersysteem.

Het nautisch beheer richt zich op de veiligheid van het scheepvaartverkeer en omvat de verkeersregels op het water. Naast de regels in de Scheepvaartverkeerswet en het Binnenvaartpolitie-reglement (BPR) kan de nautisch beheerder nog nadere regels stellen die nodig worden geacht voor een goede en vlotte scheepvaart. Ons waterschap stelt de gebruiksregels vast voor het varen op de wateren in zijn beheergebied en maakt zo duidelijk hoe het vaarwegbeheer wordt geïntegreerd in het watersysteembeheer. Hierdoor scheppen wij duidelijkheid omtrent het gebruik van het water als vaarwater en kan ons waterschap optreden indien risico's optreden in de verkeersveiligheid of het waterstaatsbelang. Ons waterschap hanteert het uitgangspunt dat het varen niet ten koste gaat van de overige waterstaatkundige functies en dat het varen mogelijk moet zijn binnen de ruimte die nodig is voor de waterstaatkundige functie (minimale afmetingen zoals beschreven in het leggerprofiel).

Op grond van artikel 3, vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet kan het scheepvaartverkeer onder meer gereguleerd worden ten behoeve van het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen, of werken gelegen in of over scheepvaartwegen.



De afweging van ons college dient zich binnen dit toetsingskader te begeven en daarbij dienen wij de diverse belangen in het oog te houden.

Belangenafweging

Het belang van de opgekomen omwonenden is gelegen in het recreatief *gemotoriseerd* kunnen varen op de bovenloop van de Kromme Rijn.

Ons college stelt vast dat ongemotoriseerd varen op wateren in beheer bij ons waterschap in principe is toegestaan. Dat betekent dat omwonenden (en anderen) middels kano of roeiboort kunnen genieten van al het moois dat de bovenloop te bieden heeft. Ongemotoriseerde vaartuigen worden daarbij geacht geen nadelige effecten te hebben op de waterhuishouding, de oevers, etc.

Hiervoor is reeds toegelicht waarom ons inziens de ecologische situatie c.q. de mogelijke schade aan de waterhuishouding en oevers voor een verbod op gemotoriseerd varen pleit.

De ecologische toestand van de Kromme Rijn heeft, mede door het vaarverbod, geresulteerd in een blauw groen lint in het landschap. Er liggen echter nog steeds opgaven aangezien niet alle doelen voor de KRW in de Kromme Rijn worden gehaald. Er geldt hier dus een "geen achteruitgang" principe m.b.t. waterkwaliteit. Het toestaan van vaarbewegingen leidt zondermeer tot verstoring ervan en kan mogelijk een verslechtering van de waterkwaliteit veroorzaken.

Daarnaast, en daaraan wordt ook volstrekt voorbijgegaan in het advies van de commissie, geldt dat op diverse locaties op de bovenloop er ondieptes zijn en dat her en der onderwaterbeschoeiing is aangelegd. Het profiel van de watergang is daarmee in principe ongeschikt voor vaartuigen die dieper steken dan een kano. Het (mogelijk) openstellen van de bovenloop voor gemotoriseerd verkeer zou maken dat het waterschap, als beheerder, zorg dient te dragen voor een veilige vaarweg. Dat impliceert additionele investeringen in de vaarweg en brengt met zich dat ons waterschap mogelijk ook aansprakelijk zou kunnen worden gesteld in geval deze vaarweg c.q. de getroffen maatregelen niet voldoen.

Wij zijn, gelet op de voorgeschiedenis, de aangehaalde omstandigheden en de in het geding zijnde belangen, niet bereid om deze investering te doen en deze verantwoordelijkheid te dragen.

Conclusie

Anders dan de commissie is ons college van oordeel dat het besluit, om de hiervoor aangehaalde redenen, zonder ontheffingstelsel niet disproportioneel is. Wij wensen vast te houden aan het, reeds lang geldende, vaarverbod voor gemotoriseerd vaarverkeer.

Beroepsmogelijkheid

Op grond van artikel 8:1 van de Algemene wet bestuursrecht heeft u de mogelijkheid om tegen dit besluit binnen zes weken na de dag van toezending een beroepschrift in te dienen bij de Rechtbank Midden-Nederland, afdeling bestuursrecht, [redacted], [redacted] Utrecht. Het beroepschrift moet worden ondertekend en moet ten minste bevatten: uw naam en adres, de dagtekening, [redacted] omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht en de gronden van het beroep. Ook dient u een afschrift van de beslissing op het bezwaarschrift te overleggen.

U kunt ook digitaal beroep instellen bij genoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de genoemde site voor de precieze voorwaarden.

Voor het indienen van een beroepschrift is griffierecht verschuldigd. De actuele bedragen zijn te raadplegen op de website www.rechtspraak.nl. Het instellen van beroep heeft geen schorsende werking. Indien beroep is ingesteld kan daarnaast ook een voorlopige voorziening worden gevraagd als er tijdelijke maatregelen nodig zijn waarmee niet tot de uitspraak op het beroepschrift kan worden



gewacht. Het verzoek moet worden gedaan bij de voorzieningenrechter van de hiervoor genoemde rechtbank. Daarvoor zijn apart griffierechten verschuldigd.

Met vriendelijke groet,
[redacted] en Hoogheemraden,

Namens deze,

[redacted]

[redacted]

[Redacted]

Van: [Redacted]
Verzonden: maandag 11 september 2023 13:59
Aan: [Redacted]
CC: [Redacted]
Onderwerp: Communicatie indieners bezwaarschrift varen bovenloop Kromme Rijn
Bijlagen: DM53PRD-#1960113-v1-Beslissing_op_bezwaar.pdf

Hoi [Redacted],
 Dit stuk komt 19 september in het college. De dag erna gaat [Redacted] de indiener mailen met het besluit.
 De kans is heel groot dat de mensen die bij de hoorzitting aanwezig waren de media gaan opzoeken.
 In de bijlage de reactie van het waterschap op het bezwaarschrift van [Redacted]
 Deze reactie is de leidraad voor de woordvoeringslijn.
 Met vriendelijke groet,



[Redacted]
 Communicatieadviseur
 +3130 634 5947

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
 Poldermolen 2
 [Redacted] Houten

www.hdsr.nl



[Redacted]

Van: [Redacted]
Verzonden: vrijdag 22 september 2023 14:02
Aan: [Redacted]
Onderwerp: Re: Beslissingen op bezwaar

[Redacted] is nog niet getekend en dus ook nog niet de deur uit:-)

Verzonden vanaf Outlook voor Android

From: [Redacted]
Sent: Friday, September 22, 2023 1:51:13 PM
To: [Redacted]; [Redacted]
Subject: Beslissingen op bezwaar

Hoi [Redacted],
Zouden jullie de beslissingen op bezwaar voor de zaken [Redacted] en [Redacted], nog even in het
zaaksysteem willen zetten?
Met vriendelijke groet,



[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden



www.hdsr.nl

HOOGHEEMRAADSCHAP
**DE STICHTSE
RIJNLANDEN**

