

# Visie stadswater

## Reactienota



# Colofon

## Uitgave

### In opdracht van

Arthur Schrijver

Stadsbedrijven

Hoofd Inzamelen, Markten, en Havens

## Internet

[www.utrecht.nl/visiestadswater](http://www.utrecht.nl/visiestadswater)

## Rapportage

Projectmanagement

Jasper Tamboer, Fabian Mol, Jori Güppertz

Projectgroep

Dionne van der Sluijs, Erwin Rebergen, Frank van Kleef, Lianne van Woerden, Lucas Versantvoort, René Leppink, Roswitha van Zon, Stefan van Dorp, Miranda Koster.

Eindredactie

Public Cinema

## Datum

12 mei 2023

## Informatie

Mail naar: [visiestadswater@utrecht.nl](mailto:visiestadswater@utrecht.nl)

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>	
1.1	Doel van deze reactienota		4
1.2	Opbouw reactienota		4
1.3	Participatieproces		5
1.4	Aantal inspraakreacties en indieners		6
1.5	Overzicht meest genoemde ambities in de inspraakreacties		6
1.6	Wijze van beoordeling		7
1.7	Vervolgstappen na inspraak		7
<b>2</b>	<b>Samenvatting inspraakreacties en aanpassingen</b>	<b>9</b>	
2.1	Verminderen overlast vanaf het water (ambitie 11)		9
2.2	Meer plekken waar mensen veilig kunnen zwemmen (ambitie 4)		12
2.3	Eerlijke verdeling van schaarse ruimte om op te varen (ambitie 7)		13
2.4	Stimuleren van schoon en stil vervoer over water (ambitie 9)		15
2.5	Aanpakken van nautische knelpunten op het water (ambitie 12)		17
2.6	Meer transport en bevoorrading van zware goederen over water (ambitie 8)		18
<b>3</b>	<b>Aanpassingen tekst en kaart</b>	<b>20</b>	
3.1	Aanpassingen tekst		20
3.2	Aanpassingen kaart		22
<b>4</b>	<b>Vervolg uitvoeringsprogramma</b>	<b>24</b>	
	<b>Verklarende woordenlijst</b>	<b>26</b>	
	<b>Bijlage 1: Namenlijst insprekers (bevat persoonsgegevens, alleen voor college en raadsleden)</b>	<b>27</b>	
	<b>Bijlage 2: Inspraakreacties en beantwoording</b>	<b>28</b>	

# 1 Inleiding

## 1.1 Doel van deze reactienota

De Visie stadswater biedt inwoners, bezoekers en ondernemers zicht op hoe het vaarwater en buitenzwemplekken in Utrecht te gebruiken en te ontwikkelen. Het geeft de gemeente een beleidskader om nieuwe ontwikkelingen en plannen te beoordelen.

De Visie stadswater wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Tijdens de inspraakperiode van 4 november tot en met 23 december 2022 is de conceptversie van de Visie ter inzage gelegd. Geïnteresseerden konden tijdens deze inspraakperiode reageren op de Visie. In deze reactienota zijn alle inspraakreacties van bewoners, gebruikers en belanghebbenden opgenomen en beantwoord.

Inspraak is wettelijk verplicht, en het is nodig. De gemeenteraad wil alle belangen leren kennen om een goede afweging te maken bij besluitvorming. Met inspraak worden burgers in het algemeen - en belanghebbenden in het bijzonder - betrokken bij het voorbereiden, vormen of uitvoeren van beleid van de overheid. Daarnaast worden - met de reacties en kennis van bewoners en betrokkenen uit het gebied en omliggende wijken - de plannen beter.

## 1.2 Opbouw reactienota

In het overige deel van hoofdstuk 1 staat een korte toelichting op het participatieproces, de belangrijkste onderwerpen van de inspraakreacties, de manier van beoordeling en de vervolgstappen.

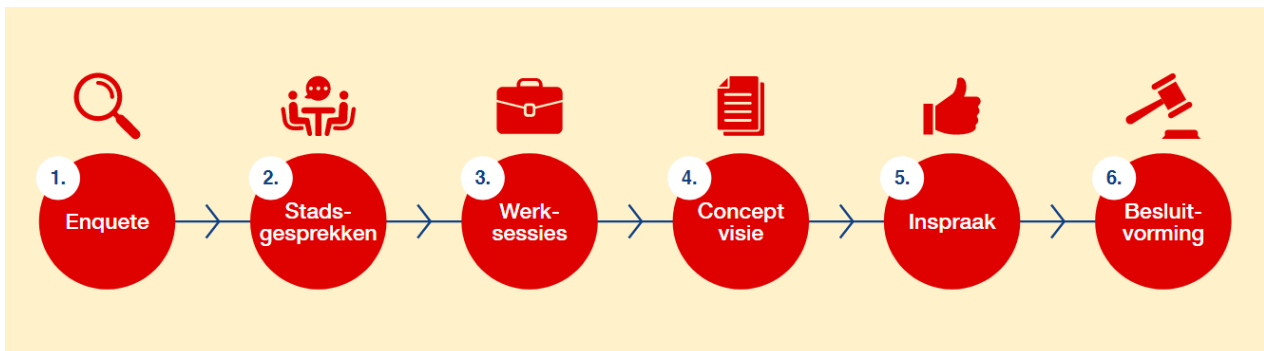
In hoofdstuk 2 beginnen we met een overzicht van de belangrijkste punten die zijn aangepast naar aanleiding van de inspraak; we geven een samenvatting van de verschillende onderwerpen die naar voren zijn gekomen in de inspraakreacties en we geven op hoofdlijnen aan wat de aanscherping of aanpassing van de Visie is.

Hoofdstuk 3 geeft een samenvatting van de tekstuele aanpassingen en de aanpassingen van de kaarten zoals opgenomen in de Visie stadswater.

In bijlage 1 staat de namenlijst van de mensen die hebben ingesproken. Deze bijlage is vertrouwelijk en alleen bedoeld voor college- en raadsleden. Ze worden 'achter een slotje' gezet zodat het niet op internet wordt geplaatst en alleen voor de gemachtigden leesbaar is. In bijlage 2 van de reactienota staan alle inspraakreacties en de antwoorden hierop weergegeven in een tabel (zogenaamde 2-kolommenstuk).

### 1.3 Participatieproces

De Visie stadswater is samen met verschillende belanghebbenden (waaronder inwoners) en gebruikers gemaakt. Vanaf de start hebben we geïnteresseerden uitgenodigd mee te denken. We hebben in 2021 en 2022 verschillende participatiemomenten en informatiebijeenkomsten georganiseerd, zowel digitaal als fysiek. In figuur 1 staat de totstandkoming van deze Visie in 6 stappen.



Figuur 1: totstandkoming Visie stadswater in 6 stappen

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

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

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

1. Bewoner aan het water/ woonbootbewoner
2. Roeier
3. Kanoër/ SUPper
4. Zeeverkenner
5. Pleziervaarder
6. Bezoeker
7. Wandelaar/ fietser
8. Zwemmer

9. Goederenvervoerder
10. Professionele passagiersvaart (rondvaart en verhuur vaartuigen)
11. Sportvisser
12. Anders (stichting, overheid, fractiemedewerker politieke partij)

Tijdens het participatietraject hebben we de mening van meer dan 2.000 mensen gepeild. Tijdens 3 stadsgesprekken zijn 68 verschillende verbetermogelijkheden ingebracht. De ingebrachte verbetermogelijkheden hebben we ingedeeld in 4 categorieën:

1. Water om vanaf de oever te beleven
2. Water om op of in te recreëren en te sporten
3. Water om op te varen
4. Regels, handhaving en veiligheid

De ingebrachte verbetermogelijkheden zijn door de projectgroep beoordeeld op twee aspecten: de effectiviteit en de technische uitvoerbaarheid.

De beoordeling staat in bijlage 1 van het [Participatieverslag](#). Als een verbetermogelijkheid voor beide aspecten positief scoort is de verbetermogelijkheid kansrijk. Van de 68 ingebrachte verbetermogelijkheden zijn 32 kansrijk en opgenomen in hoofdstuk 4 van de Visie. In totaal staan er in deze Visie 48 meest kansrijke verbetermogelijkheden. 32 van de 48 komen dus uit de participatie.

## 1.4 Aantal inspraakreacties en indieners

De 88 inspraakreacties uit deze reactienota bestaan uit:

- 62 reacties van bewoners
- 9 reacties van vaarondernemers
- 3 reacties van belangengroepen goederenvervoeders
- 3 reacties van medeoverheden
- 2 reacties van roeiverenigingen
- 2 reacties van bedrijven
- 7 reacties van lokale Utrechtse verenigingen/ stichtingen.

Van de totaal 88 inspraakreacties zijn er 72 unieke reacties en 16 reacties van bewoners zijn van dezelfde strekking. Verder zijn 6 van de 88 reacties namens meerdere bewoners uit de straat of buurt. Van deze 6 reacties zijn er 5 reacties met handtekeningen van buurtbewoners. Geografisch gaan de meeste reacties over Muntsluis, Veilinghaven, de binnenstad en Zilveren Schaats.

## 1.5 Overzicht meest genoemde ambities in de inspraakreacties

De meest genoemde ambities in de inspraakreacties zijn (tussen haakjes het aantal reacties dat gaat over die ambitie):

7. Eerlijke verdeling van schaarse ruimte om op te varen (# 44)



11. Verminderen overlast vanaf het water (# 43)
9. Stimuleren van schoon en stil vervoer over water (# 36)
4. Meer plekken waar mensen veilig kunnen zwemmen (# 30)
12. Aanpakken van nautische knelpunten op het water (#22)
8. Meer transport en bevoorrading van (zware) goederen over het water (#15)

Als we rekening houden met ondertekenaars (bij sommige reacties zijn handtekeningen opgehaald) wijzigt de volgorde naar: 11, 4, 7, 9, 12 en 8. Opvallend is dat *Verminderen overlast* (ambitie 11) en *Meer plekken om buiten te zwemmen* (ambitie 4) stijgen naar de eerste en tweede plek. De rest blijft in volgorde gelijk.

In hoofdstuk 2 staan de meest genoemde reacties voor iedere ambitie en zijn de reacties en eventuele aanpassingen opgenomen.

## 1.6 Wijze van beoordeling

Een inspraakreactie bevat de mening, zorgen, wensen en suggesties van een indiener. De meningen in een inspraakreactie of de inspraakreactie zelf zijn daarom nooit te beoordelen als goed of fout. Elke inspraakreactie is door de projectgroep van de gemeente zorgvuldig bestudeerd, om te zien of de tekst of een kaart in de Visie stadswater aangepast kan of moet worden. Vele reacties bestaan uit meerdere onderdelen. De projectgroep heeft dan voor de duidelijkheid de inspraakreactie opgedeeld en er een cijfer bijgezet (1, 2, 3 en verder). Antwoord 1 gaat over reactie 1, antwoord 1 over reactie 1 etc. Zie verder bijlage 2 voor de beantwoording van de individuele reacties.

Doel is dat wij de inspraakreacties met de reacties kenbaar maken aan de gemeenteraad, zodat de gemeenteraad alle belangen kan afwegen en er in de raad een transparante besluitvorming plaatsvindt om de Visie vast te stellen. De doorgevoerde aanpassingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in paragraaf 1.7 (belangrijkste aanpassingen), hoofdstuk 2 (samenvatting belangrijkste reacties en onderwerpen) en 3 (overzicht van alle aanpassingen tekst en kaart). Als een inspraakreactie vragen bevat, worden die in deze reactienota beantwoord.

## 1.7 Vervolgstappen na inspraak

Deze reactienota wordt samen met de aangepaste Visie stadswater aangeboden aan de gemeenteraad. De Visie is na vaststelling in de gemeenteraad de basis voor de gemeente om nieuwe ontwikkelingen en plannen die over het gebruik van stadswater gaan aan te toetsen.

Tot 2040 wil de gemeente de ambities uit de Visie samen met bewoners, bedrijven, belangenorganisaties en andere overheden verder uitwerken en realiseren. Dit begint met het boeken van resultaten op de korte termijn, de periode van 2024 tot 2027. In totaal zijn er 48 verbetermogelijkheden tot 2030 in de Visie opgenomen. Er is budget om de voorbereiding van 38 verbetermogelijkheden op te pakken. Na vaststelling van de Visie werkt het projectteam van de gemeente deze verbetermogelijkheden verder uit in een uitvoeringsprogramma 2024-2027. Een aantal indieners stellen hun kennis beschikbaar voor de verdere uitwerking of hebben gevraagd om nader

onderzoek of afstemming. In hoofdstuk 4 staan de punten die worden opgepakt in het uitvoeringsprogramma na vaststelling van de Visie.



## 2 Samenvatting inspraakreacties en aanpassingen

In de inspraakreacties komt een aantal ambities en onderwerpen vaker voor. De insprekers vragen de gemeente de Visie stadswater hierop aan te passen of aan te scherpen. De ambities en onderwerpen die het meeste terugkomen staan in dit hoofdstuk. Per ambitie en onderwerp staat een samenvatting van de reactie, het antwoord en de aanpassing op de concept Visie die ter inzage lag. Het antwoord op 88 (individuele) inspraakreactie staan in bijlage 2.

### 2.1 Verminderen overlast vanaf het water (ambitie 11)

#### **Reacties**

Omwonenden van Muntsluis en Veilinghaven geven aan dat afgelopen jaren de overlast sterk is toegenomen van bezoekers die komen zwemmen en recreëren. De mate van overlast is voor bewoners onacceptabel geworden.

Tijdens een hete zomerdag komen meer dan 1.000 mensen zwemmen bij de Muntsluis. In en om de Veilinghaven zwemmen en recreëren ongeveer 200 bezoekers op drukke warme zomerdagen in een klein gebied. Deze aantallen geven onvermijdelijk overlast voor bewoners die dichtbij wonen. Daarnaast maken omwonenden zich zorgen over de veiligheid van zwemmers (met name kinderen). Het springen van bruggen en de combinatie van zwemmen en varende schepen levert gevaarlijke situaties op. Regelmatig hebben schippers bij Veilinghaven zwemmers voor de boeg en kunnen ongelukken ternauwernood worden voorkomen. Bij Muntsluis ontstaan conflicten tussen groepen bezoekers bij de Muntsluis die alcohol drinken en de nabijgelegen opvangcentrum Noiz waar mensen leven met een verslavingsachtergrond (drugs en alcohol). Recreatie van bezoekers en het re-integreren na een alcoholverslaving gaat niet goed samen.

Daarnaast wordt door insprekers, verspreid over de stad, veel overlast vanaf het water ervaren. Denk hierbij aan afval, plastic wegwerpboten, wildplassen, gevaarlijke brugspringers en voornamelijk geluidsoverlast in de vorm van harde muziek en dronken geschreeuw.

De overlast vindt niet enkel vanaf het water plaats maar ook rondom het water, waar veel gerecreëerd en verbleven wordt. Een goede maatregel in het afgelopen jaar was dat de oever aan de Kanaalweg niet werd gemaaid, waardoor aan deze kant het aantal bezoekers minder groot was dan de voorgaande jaren. Er wordt gepleit voor veilige, niet betreedbare delen van oevers, door bijvoorbeeld het aanbrengen van struiken, waar enerzijds dieren een echte veilige plek kunnen vinden en anderzijds het huidige gebruik van de oevers wordt afgeremd. In droge tijden, als de oevers kaal worden, is er geen biodiversiteit meer en men ziet dat dan de overlast ook toeneemt. Uiteraard dienen ook borden worden geplaatst met regels op de kant (over o.a. geluidsoverlast) naast de vaarregels. Er zou meer gezamenlijk

verantwoordelijkheid gevoeld moeten worden voor het beheer, veiligheid, geluidsoverlast e.d. op het water. Er dient gezamenlijk een plan te worden gemaakt.

Insprekers zijn blij dat er meer duidelijkheid komt over wat wel en niet mag op de stadswateren. Dat is echter niet genoeg. Om de overlast aan te pakken, moet er worden gehandhaafd. Zonder controle en boetes zien mensen regels als een advies. Buiten de proef van BOA's op het water, speelt vooral dat men vindt dat er meer gehandhaafd moet worden. Nieuwe regels toevoegen is misschien nodig, maar bestaande regels handhaven lost veel op.

Niet iedereen die ('s nachts) vaart, maakt echter lawaai. Eigenlijk doet het probleem zich vooral in de zomer voor, als het nog tot laat warm is en er tot laat gevaren wordt. Regelgeving zoals het verbieden van versterkte muziek na 24.00 zou hiervoor een oplossing kunnen zijn, al vindt men dat muziek tot een bepaald aantal decibel moet kunnen, eventueel tussen bepaalde tijden. Deze zouden gelijk kunnen vallen met een te hanteren vaarverbod voor de late nacht. Meerdere insprekers roepen de gemeente echter op om het nachtelijk vaarverbod te vervroegen naar 23.00 of 22.00 ter beperking van de overlast.

Het is begrijpelijk dat bewoners die direct aan de gracht wonen een limiet willen aan de vaartijden i.v.m. geluidsoverlast. Ondernemers zijn echter tegen het invoeren van vaartijden. Zij zijn bang dat ze hun ligplaats niet meer kunnen bereiken om te kunnen laden en lossen: hier dient dus een ontheffing voor te komen.

### **Antwoord**

De toenemende overlast bij drukbezochte zwemlocaties zoals bij Muntsluis en Veilinghaven is voor de gemeente aanleiding om nader onderzoek te doen. Er ligt een opgave om verspreid over de stad voldoende buitenzwemplekken te hebben. De gemeente vindt dat het gebruik van stadswater niet ten koste mag gaan van de woon- en leefbaarheid voor bewoners op en langs het water. In de Visie zullen we een extra tekst opnemen waarin de zorgen van omwonenden over de veiligheid en overlast van beide locaties staan beschreven. Daarbij zullen we ook verwijzen naar de getelde zwemmers bij Muntsluis en Veilinghaven in de zomer van 2021.

Ook zullen we ambitie 11 "Verminderen van overlast vanaf het water" in paragraaf 3.4 ruimer formuleren. De ambitie wordt dat we overlast vanaf het water en vanaf de oever bij drukbezochte zwemlocaties zoals Muntsluis en Veilinghaven willen verminderen.

Daarbij nemen we ook een nieuwe verbetermogelijkheid 11.5 op in de Visie met een beschrijving van mogelijke maatregelen om de overlast voor omwonenden te verminderen. Mogelijke maatregelen zijn een verbod op versterkte muziek bij zwemplekken (dus niet alleen vanaf het water maar ook op de oever), dagelijks toezicht op warme dagen, het aanbrengen van struiken en andere begroeiing om het aantal recreatieplekken op de oever te beperken en een mogelijk alcoholverbod (mede in relatie tot opvangcentrum Noiz).

Het haalbaarheidsonderzoek naar officieel zwemwater (zie de volgende paragraaf in deze reactienota) zal moeten uitwijzen welke maatregelen effectief zijn en worden gedragen door de buurt. Mogelijke maatregelen waar we nu aan denken zijn: een verbod op versterkte muziek bij zwemplekken (dus niet

alleen vanaf het water maar ook op de oever), dagelijks toezicht op warme dagen, het aanbrengen van struiken en andere begroeiing om het aantal recreatieplekken op de oever te beperken en een mogelijk alcoholverbod (mede in relatie tot opvangcentrum Noiz).

Tot slot nemen we in hoofdstuk 4 een nieuw leidend principe op. De overlast voor omwonenden dient mee te wegen in de verdere keuzes bij de verdere uitwerking van de Visie. We nemen hierin op dat in de stad Utrecht levendigheid in balans moet zijn met rust en leefbaarheid voor omwonenden. De balans is op elke plek anders. Op sommige plekken is de hoofdfunctie wonen, op andere plekken is de hoofdfunctie recreëren. In de uitwerking van de Visie zullen we samen met omwonenden nadere afspraken maken met als doel om overlast te beperken en op de meest drukbezochte plekken, zoals het gebied rond de Veilinghaven en de Muntsluis, de overlast te verminderen ten opzichte van de afgelopen jaren.

De gemeente onderschrijft dat veel gebaat is bij handhaving. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de politie, het waterschap en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. Voor de uitvoering van de Visie is nog niet voldoende geld.

Door het nachtelijke vaarverbod (verbetermogelijkheid 11.2) wordt overlast echter al in de late en vroege uren beperkt. De gemeente wil het vaarverbod dan ook gelijk trekken met de geldende regels uit APV die voor de openbare ruimte (dus de oever) gelden. Hierbij geldt dat er vanaf 23 uur geen overlast mag worden gemaakt vanaf de oever.

### ***Aanpassing***

1. Paragraaf 2.5: extra tekstblok toevoegen met ervaren overlast en onveiligheid van bewoners Muntsluis en Veilinghaven rondom zwemmen en aantal getelde zwemmers in de zomer van 2021.
2. Paragraaf 3.4, ambitie 11 ruimer formuleren: verminderen van overlast vanaf het water en vanaf de oever bij drukbezochte zwemlocaties zoals Muntsluis en Veilinghaven
3. Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 11.5: opnemen van mogelijke maatregelen om de overlast van omwonenden bij drukbezochte zwemlocaties zoals Muntsluis en Veilinghaven te verminderen.
4. Paragraaf 4.1: nieuw leidend principe opnemen Levendigheid moet in balans zijn met rust en leefbaarheid voor bewoners in de stad Utrecht. Doel van dit principe is om overlast voor omwonenden mee te wegen in verdere keuzes bij uitwerking van de Visie en op de meest druk bezochte plekken, zoals het gebied rond Muntsluis en Veilinghaven, de overlast te verminderen.
5. Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 11.2: de ingangstijd voor het nachtelijk vaarverbod passen we aan van 0.00 uur naar 23.00 uur zodat het aansluit bij de huidige regels uit de APV die voor de openbare ruimte (dus de oever) geldt.

## 2.2 Meer plekken waar mensen veilig kunnen zwemmen (ambitie 4)

Haalbaarheidsonderzoek naar uitbreiding officiële zwemlocaties bij Veilinghaven en Muntsluis

### **Reacties**

Omwonenden vrezen dat, wanneer de gemeente de huidige niet-officiële zwemlocaties bij Muntsluis en Veilinghaven aanwijst als officieel zwemwater, er veel meer bezoekers kunnen komen. Gevolg is dat er nog meer bezoekers zullen komen tijdens warme zomerdagen, terwijl de situatie bij warme zomerdagen voor omwonenden nu al onacceptabel is. Daarnaast bestaat de zorg dat de gemeente zonder inspraak van bewoners deze locaties zal aanwijzen tot officieel zwemwater. Tot slot geven omwonenden aan dat de gemeente geen geld heeft voor het veiliger en beter maken van zwemlocaties inclusief extra handhaving.

### **Antwoord**

De gemeente begrijpt dat het grote gevolgen kan hebben voor omwonenden als de Muntsluis en Veilinghaven als een officiële zwemlocatie worden aangewezen. Zie ook ons antwoord in paragraaf 2.1 van deze reactienota. De gemeente constateert dat er voor drukbezochte zwemlocaties zoals Muntsluis en Veilinghaven conflicterende belangen bestaan tussen zwemmen en varen. Daarbij speelt bij Veilinghaven dat een stadshalte gewenst is vanwege het nog te ontwikkelen Beurskwartier (verbetermogelijkheid 8.6). Om deze redenen hebben we vastgesteld dat er voor Muntsluis en Veilinghaven nader onderzoek nodig is naar het combineren van varen en zwemmen.

De omwonenden en andere belanghebbenden in de buurt van de Muntsluis en Veilinghaven zullen nauw worden betrokken bij dit vervolgonderzoek. Dit zullen we duidelijker aangeven in de Visie. Op basis van de bevindingen uit het haalbaarheidsonderzoek zal het college in afstemming met de omwonenden, medeoverheden en gemeenteraad bepalen of ze officieel zwemwater wenselijk en haalbaar vinden of dat de locatie beter een niet-officiële locatie kan blijven of dat zwemmen zelfs verboden moet worden. Naast het nemen van maatregelen om overlast te verminderen (zie paragraaf 2.1) onderzoeken we ook mogelijke maatregelen om veiligheid op het water te verbeteren. Denk hierbij aan plaatsen van extra trappetjes, ballenlijn, remmingswerk. Bij officieel maken van zwemwater komen ook maatregelen zoals realiseren van openbare toiletten, extra fietsenstallingen en prullenbakken in beeld.

Uit dit onderzoek volgt ook hoeveel het aanwijzen van officieel zwemwater of het verbeteren, het ontmoedigen of verbieden van de niet-officiële locatie zal kosten. Vooralsnog is er inderdaad nog geen budget vanuit de gemeente (of andere overheden) voor het uitvoeren van maatregelen en voor extra handhaving. Dit geld is wel nodig, mocht de gemeente Utrecht de provincie vragen een nieuwe officiële zwemlocatie aan te wijzen.

De gemeente zal de provincie pas voorstellen om deze locatie aan te wijzen als officieel zwemwater wanneer er overeenstemming is dat officieel zwemwater voor deze locatie wenselijk en haalbaar is. Hierbij is voldoende draagvlak bij direct omwonenden een voorwaarde. Ook moeten er voldoende

middelen zijn om de locatie hiervoor in te richten en in de toekomst te beheren. De provincie is de juiste overheid om hierover een besluit te nemen.

### **Aanpassing**

1. Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1: beschrijven dat uit het vervolgonderzoek naar de haalbaarheid van officieel zwemwater meerdere uitkomsten kunnen komen. De tekst uit de inspraakversie suggereert nu te veel één einduitkomst (officieel maken) terwijl we nog niet weten of dat haalbaar is.
2. Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1: duidelijker aangeven dat omwonenden van druk bezochte locaties zoals Muntsluis en Veilinghaven nauw worden betrokken bij vervolgonderzoek en bij de besluitvorming over of een locatie officieel zwemwater kan worden of niet.
3. Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.2: tekst verwijderen dat er voor Muntsluis en Veilinghaven een uitzondering op het zwemverbod dat voor het Merwedekanaal geldt. De gemeente kan dit niet zo stellen zonder instemming van Rijkswaterstaat en provincie. De situatie rond zwemmen bij Muntsluis en Veilinghaven is nu onduidelijk en dat is ongewenst voor alle partijen. Vandaar het haalbaarheidsonderzoek naar uitbreiden officieel zwemwater om te bepalen wat er wel en niet mag rond zwemmen en varen (zie verbetermogelijkheid 4.1).

## **2.3 Eerlijke verdeling van schaarse ruimte om op te varen (ambitie 7)**

### **Nieuwe ligplaatsen aanwijzen voor verhuur fluisterbootjes**

#### **Reacties**

Meerdere vaarondernemers geven aan dat het realiseren van 12 ligplaatsen voor het verhuren van fluisterbootjes te weinig is. Het verzoek is om meer nieuwe ligplaatsen aan te wijzen voor verhuren van fluisterbootjes (verhuurboten type 2) en hier geen maximum voor te stellen. De ondernemers wijzen op de duidelijk opgaande trend in de behoefte om te delen. Deelboten zorgen immers voor een efficiënter en dynamischer gebruik van de ruimte. Het sterk beperken van vaste ligplaatsen voor verhuur van fluisterboten zoals voorgesteld in de Visie Stadswater staat juist haaks op deze ontwikkeling.

#### **Antwoord**

De gemeente wil nieuwe ligplaatsen voor verhuurboten type 2 aanwijzen zodat meer mensen kunnen genieten van het water. Het aantal van twee keer 6 verhuurboten type 2 is genoemd omdat dat het aantal was wat we eerder hadden. Het klopt dat we geen onderbouwing hebben voor een maximaal aantal. We zien de uitgifte van 12 nieuwe ligplaatsen als een eerste stap. We willen dus stapsgewijs groeien met maximaal 6 ligplaatsen per locatie om overlast van omwonenden te voorkomen. Als de ervaringen bij deze eerste stap positief zijn, kunnen we het aantal ligplaatsen voor verhuurboten type 2 uitbreiden. We zullen de tekst onder verbetermogelijkheid 7.4 aanpassen en de laatste kolom in tabel 8. Deze kolom noemen we dan “totaal” noemen ipv “maximaal (limiet)”.

### **Aanpassing**

1. Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.4: laatste kolom in tabel 8 wijzigen van “maximaal (limiet)” naar “totaal”. Verder toevoegen dat de gemeente de uitgifte van 12 nieuwe ligplaatsen (verdeeld over 2 locaties) ziet als een eerste stap. Als de ervaringen bij deze eerste stap positief zijn, kunnen we het aantal ligplaatsen voor verhuurboten type 2 uitbreiden.

## Huidige ligplaatsvergunningen voor exploitanten omzetten van onbepaalde naar *bepaalde* tijd

### **Reacties**

Het omzetten van de huidige 37 ligplaatsvergunningen voor onbepaalde tijd naar bepaalde tijd kan voor sommige vaarondernemers het einde van hun bedrijf betekenen. Gezien de huidige interesse zal de vraag naar een vergunning enorm zijn wanneer nieuwe ligplaatsen worden verloot. De kans om te worden ingeloot is dan zeer gering. Vaarondernemers die voor 1 november 2024 emissievrij moeten varen willen duidelijkheid over de procedure rondom nieuwe ligplaatsvergunningen, omdat de kans bestaat dat ze hun eventuele investeringen nog niet zullen hebben terugverdiend voor de ligplaatsvergunning mogelijk stopt.

### **Antwoord**

Op dit moment zijn 37 ligplaatsvergunningen door de gemeente voor onbepaalde tijd aan 9 bedrijven afgegeven. Deze plaatsen zijn schaars. In de ogen van nieuwe exploitanten hebben exploitanten die al lang in Utrecht zitten een bevoorrechte positie met exclusieve ligplaatsen voor onbepaalde tijd en de eigen op- en afstapplaatsen langs de Oudegracht. Dit beleid is met de jaren zo gegroeid, maar met de Visie stadswater wil de gemeente dit recht trekken zodat nieuwe exploitanten meer gelijke kansen hebben. Er wordt nu gedacht aan een periode van vijf jaar. Dit staat nog niet vast.

De wens van de gemeente om het speelveld gelijk te trekken voor nieuwe ondernemers staat niet op zichzelf. De huidige Dienstenrichtlijn (ook wel Dienstenwet) verplicht de gemeente hiertoe. Op dit moment voldoet de gemeente voor wat betreft de 37 ligplaatsvergunningen dus niet aan deze wet. De gemeente wil na vaststelling van de Visie samen met de vaarondernemers in gesprek over de uit te werken procedure rondom afgifte van ligplaatsvergunningen. Daarbij is het belangrijk dat de vaarondernemers tijdig worden betrokken, tijdens de uitwerking van de procedure op de hoogte worden gehouden met duidelijke informatie en dat de eisen en wensen voor het uitgeven van de ligplaatsvergunning op tijd en duidelijk worden gecommuniceerd zodat vaarondernemers hier rekening mee kunnen houden en op in kunnen spelen. Voor de vaarondernemers die reeds een ligplaatsvergunning hebben, zal een overgangstermijn worden opgenomen. In paragraaf 3.3 bij verbetermogelijkheid 7.4 staat dat we de afgifte van nieuwe ligplaatsen voor verhuurboten en passagiersschepen willen verloten onder toezicht van een notaris. Dit klopt niet. Deze zin zullen we schrappen.

### **Aanpassing**

- 1) Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.4: zin schrappen dat we uitgifte van nieuwe ligplaatsen willen verloten via een notaris. De uitwerking van de uitgifteprocedure en de periode

waarvoor de vergunning geldt zijn nog niet bepaald. Dit zal zorgvuldig worden afgestemd met de Utrechtse vaarondernemers na vaststelling van de Visie.

## 2.4 Stimuleren van schoon en stil vervoer over water (ambitie 9)

### **Reacties**

De gemeente Utrecht is een voorstander van schoon en stil vervoer over het water. Het is een goede zaak om het varen zonder fossiele brandstoffen ('fossielvrij varen') te promoten. Daarbij past het ook om boten die niet emissievrij varen op termijn te verbieden. Milieuvervuiling en klimaatschadelijke emissies, zowel te land als te water, moeten worden bestreden.

Het beleid voor uitstoot op de gewone weg zou wel gelijk moeten lopen aan het beleid voor op het water. Men schrijft: "Als er een milieuzone voor dieselmotor geldt op Oudegracht op de kant waarom dan niet op het water?" Het zou echter over duurzaam varen moet gaan, niet alleen elektrisch. Duurzaam varen zou heel goed kunnen met waterstof of andere technieken die in de toekomst gaan komen, betere oplossingen dan al die accu's in een schip. De provincie Utrecht en vele andere zijn ervan overtuigd, dat waterstof de brandstof van de toekomst wordt. Daarbij worden ook de zorgen uitgesproken dat er voldoende laadinfra dient te zijn, alvorens dit redelijkerwijs zou kunnen worden ingevoerd.

Meerdere insprekers vinden het invoeren van emissievrij varen in 2025 te snel en niet realistisch. Een overgangperiode van twee vaarseizoenen is te kort voor met name pleziervaart vanwege de hoge investeringen. Er zijn grote zorgen over de hoge kosten voor het verplicht moeten gaan ombouwen naar emissievrij. Waarbij ook zorgen zijn over de bijkomende kosten dat er wel een redelijke terugverdientijd dient te zijn. Die kan alleen bereikt worden als daar met de vergunningverlening rekening mee wordt gehouden. Er wordt opgeroepen om meer tijd te nemen voor de overgang naar emissievrij. Ook wordt gevraagd om een uitzondering te maken voor hybride vaartuigen en historische schepen. Deze boten zijn vaak te zwaar of te ongeschikt om de overstap te kunnen maken.

### **Antwoord**

De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën vaartuigen met een motor. Hierbij sluiten we aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij varen in te voeren voor alle stadswateren. Dit is veelal elektrisch, maar kan ook waterstof zijn. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen.

In de conceptversie van deze Visie stond dat de gemeente emissievrij varen wil verplichten vanaf 2025. We zullen voor sommige categorieën vaartuigen meer tijd nemen, zoals gevraagd in de inspraakreacties. Er gelden verschillende ingangsdata voor het invoeren van emissievrij varen voor verschillende type motorboten.



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

Categorie	Uitzondering	Datum aankondiging	Datum invoering
Rondvaartboten en verhuurbedrijven	Geen	2015	September 2015
Passagiersschepen	Geen	2016 2021 aankondiging uitstel vanwege corona	1 november 2024
Beroepsvaart (bedrijfsboten, goederenvervoerders)	Werkschepen en varende woonschepen	2017 convenant getekend	1 januari 2025
Recreatievaartuigen met ligplaats in Utrecht	Doorgaande motorbotenroute (BRTN-9)	2022 (bij start inspraak Visie stadswater)	1 januari 2025
	Geen	2022 (bij start inspraak Visie stadswater)	1 januari 2027
Recreatievaartuigen zonder ligplaats (bezoekers)	Doorgaande motorbotenroute (BRTN-9)	2022 (bij start inspraak)	1 januari 2025
Alle motorvaartuigen	Emissievrij gehele stad <u>Uitzonderingen blijvend:</u> varende woonschepen en historische schepen met een ligplaats (niet commercieel)	2022 (bij start inspraak)	1 januari 2030

De passagiersvaart (commercieel) en beroepsvaart wordt met ingang van 1 januari 2025 verplicht om emissievrij te varen (uitzondering voor werkschepen en varende woonschepen). Voor

recreatievaartuigen met een ligplaatsvergunning geldt dat vanaf 1 januari 2025 emissievrij varen verplicht is in de hele stad behalve voor de doorgaande motorbotenroute (BRTN-9).

Met ingang van 1 januari 2027 zal emissievrij varen in de gehele stad verplicht zijn voor alle recreatievaartuigen met een ligplaatsvergunning. Een uitzondering wordt gemaakt voor recreatievaartuigen van bezoekers en grotere motorboten die op doorreis zijn. Het merendeel heeft een brandstofmotor en maakt gebruik van de landelijke motorbootroute BRTN-9.

Vanaf 1 januari 2030 zal emissievrij varen voor alle vaartuigen verplicht zijn in de gehele stad. Uitzonderingen blijven voor varende woonschepen en historische schepen met een ligplaats (niet commercieel). De laatste categorie is een kleine groep in de stad en deze vaartuigen hebben een erfgoedwaarde.

Voor hybride vaartuigen wordt geen uitzondering gemaakt want deze vaartuigen zijn niet emissievrij.

### ***Aanpassing***

1. Paragraaf 3.3, ambitie 9: emissievrij varen voeren we gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Het aangepaste beleid rond emissievaren is toegevoegd en vervangt de tekst uit de inspraakversie. Ook voegen we in deze paragraaf een nieuwe kaart toe over emissievrij varen. Op de kaart staan de verschillende stadswateren en welke ingangsdagen voor emissievrij varen gelden.

## **2.5 Aanpakken van nautische knelpunten op het water (ambitie 12)**

### ***Reacties***

Verwacht wordt dat het aantal recreatieve vaarbewegingen sterk zal toenemen. Bovendien wordt er naartoe gewerkt dat er meer bevoorrading over water zal plaats vinden. In de Visie worden pas problemen gezien wanneer er files op bepaalde plekken ontstaan. Dit is veel te laat. Nu al ontstaan er chaotische situaties bij de bruggen en wordt er al veel overlast ervaren. De drukte, op met name de Oudegracht, moet niet verder toenemen.

Tijdens de inspraakbijeenkomst met Utrechtse vaarondernemers is het instellen van éénrichtingsverkeer besproken. Conclusie is dat het eenrichtingsverkeer wenselijk is, maar enkel op de momenten waarop het ook daadwerkelijk druk is in de grachten van stad. De periode waarin dit wenselijk zou zijn is in het hoogseizoen van juni tot augustus tussen 11:00- 20:00.

### ***Antwoord***

De conclusie uit onderzoek door adviesbureau Mobycon is dat er ruimte op het water is voor meer boten. Uit tabel 5 kan je opmaken dat er voor een drukke zomerdag tussen de 50 en 65% aan ruimte is voor meer boten. Dit is echter een berekende bovengrens die we niet willen bereiken. Boten zullen filevaren en mogelijk op elkaar botsen. De gemeente vindt het wel verantwoord om stapsgewijs te groeien en om daarbij de vinger aan de pols te houden, door het aantal vaarbewegingen en incidenten op drukke

punten langs de Oudegracht te blijven monitoren. Daarom wil de gemeente onder andere het éénrichtingsverkeer van Noord naar Zuid kunnen instellen, mocht een veilige en vlotte doorvaart op de Oudegracht in het geding komen.

De suggestie om het éénrichtingsverkeer te beperken wordt dan ook slechts gedeeltelijk overgenomen. De gemeente wil het instellen van eenrichtingsverkeer mogelijk houden.

De gemeente wil het eenrichtingsverkeer de komende jaren echter nog *niet* invoeren. We hebben berekend dat er vooral een knelpunt ontstaat bij de Stadshuisbrug bij een toename van 50% meer boten op een drukke zomerdag. Op dit punt zitten we nu nog niet, en we verwachten niet dat we de komende jaren die toename al bereiken. De gemeente vindt het nu dan ook niet wenselijk om éénrichtingsverkeer in te voeren, ook niet op drukke dagen of tijdens bepaalde tijdsvensters. Ook willen we geen uitzondering maken voor specifieke doelgroepen zoals verhuurbootjes en rondvaartboten. Uitzonderingen maken op de regels leidt namelijk tot onduidelijkheid, waardoor de kans groot is dat niemand zich aan het eenrichtingsverkeer houdt.

We passen de de tekst in de Visie wel aan wat de betreft de periode. Eenrichtingsverkeer geldt daarmee alleen van juni t/m augustus en niet meer het hele jaar. Tijdens de zomermaanden is het druk met boten op het water. Komende jaren houden we vinger aan de pols door te blijven monitoren naar het aantal vaarbewegingen en incidenten op de Oudegracht. Mochten er nieuwe knelpunten op het water ontstaan dan zal de gemeente de periode kunnen uitbreiden, bijvoorbeeld van mei t/m september.

### **Aanpassing**

1. Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 12.2: aanpassen periode eenrichtingsverkeer Oudegracht juni t/m augustus en invoeren van deze maatregel achter de hand houden tot een knelpunt ontstaat.

## **2.6 Meer transport en bevoorrading van zware goederen over water (ambitie 8)**

### **Reacties**

In de reacties van goederenvervoerders komt naar voren dat men positief staat over stimuleren van meer transport over het water. Voornamelijk door de uitstoot van vrachtwagens over wegen die voornamelijk rijden in de binnenstad. Daarbij worden nieuwe stadshubs en overslagpunten als goede oplossingen gezien, waarbij men echter wel de vraag heeft hoe de gemeente dit wilt gaan realiseren. Verder is er vraag naar duidelijk beleid voor het vervoer over water, met daarin voornamelijk ook beleid in onderscheid tussen de verschillende soorten vervoer over water. Verzoek van goederenvervoerders is om de ambitie om goederen over water te vervoeren nog explicieter vast te leggen in de Visie en meer prioriteit te geven. Het verzoek is om expliciet onderscheid te maken tussen recreatie & logistiek/goederenvervoer. Nu loopt dat in de Visie door elkaar heen en is niet duidelijk welke regels / mogelijkheden voor welke doelgroep gelden. Tot slot wordt gesproken over een eerlijke verdeling van schaarse ruimte om te varen. Kan die verdeling gedifferentieerd worden naar tijd, plaats of route?

### ***Antwoord***

Er is eerder aangegeven dat de Gemeente Utrecht zelf geen stadshub(s) en/of overslagpunten zal gaan aanleggen. Het ontwikkelen van een bouwhub wordt aan de markt overgelaten. De gemeente probeert dit wel te faciliteren en te stimuleren. Hierover zijn afspraken gemaakt in de overeenkomst "Varen waar het kan, rijden als het moet" (paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 8.1). Daarnaast wordt er gewerkt aan een 'aanpak bouwlogistiek' voor efficiëntere en duurzamere logistiek van en naar de bouwplaats.

We zullen in de Visie opnemen dat goederenvervoerder een bevoorrechte positie heeft. Beroepsvaarders zullen eerder een ontheffing krijgen om te mogen afmeren en te laden en lossen. Daarbij zal er in de Visie een nieuw leidend principe worden opgenomen dat beroepsvaart boven pleziervaart zal gaan. Deze voorrangsregel geldt ook al op het water. Voor bouw kunnen ontheffingen en vergunningen bij gemeente worden aangevraagd. Deze kunnen eventueel onder voorwaarden, zoals tijd en plek, worden afgegeven.

### ***Aanpassing***

1. Paragraaf 3.3, ambitie 8, aangeven dat goederenvervoer een bevoorrechte positie heeft. Beroepsvaarders krijgen eerder een ontheffing om te mogen afmeren om te laden en te lossen. Als gemeente kijken we hoe we vanaf de oever maatwerk kunnen leveren om vervoer over water meer mogelijk te maken. Verder nemen we in paragraaf 4.1 een nieuw leidend principe op dat beroepsvaart boven pleziervaart gaat. Deze voorrangsregel geldt al op het water.
2. Paragraaf 4.1, Nieuw leidend principe; beroepsvaart gaat boven pleziervaart (voorrangsregel geldt al op het water)

## 3 Aanpassingen tekst en kaart

In dit hoofdstuk staan twee lijsten met de aanpassingen die aan de Visie stadswater zijn gedaan. De eerste lijst in paragraaf 3.1 laat de aanpassingen zien in de tekst. In paragraaf 3.2 staat de tweede lijst met de aanpassingen op de kaarten.

### 3.1 Aanpassingen tekst

De volgende aanpassingen zijn doorgevoerd in de tekst:

- 1) Paragraaf 1.2: na vaststelling van de Visie stadswater leggen wij de gemeenteraad een aangepaste Havenverordening voor.
- 2) Paragraaf 1.2, 4.1 en verder: we zullen onderwaternatuur vervangen door natuur in het water en op de oever.
- 3) Paragraaf 1.4: zin verwijderen dat provincie bevoegd gezag is voor het regionale vaarwater. Dit voegt weinig toe voor deze Visie.
- 4) Paragraaf 1.5: naast koelwater zullen we onder punt 14 ook aquathermie (energie uit oppervlaktwater) noemen conform TransitieVisie Warmte.
- 5) Paragraaf 1.6: aanpassen personenvervoerder (verhuurbedrijf) naar professionele passagiersvaart en verhuurbedrijven.
- 6) Paragraaf 2.1, paragraaf 2.4, paragraaf 3.2: sloeproeiverenigingen Barbarossa en Roeiploeg Utrecht opnemen.
- 7) Paragraaf 2.1, 2.4, 3.2 en 3.4 (12.5): de voorgestelde tekstuele aanpassingen van de drie roeiverenigingen nemen we allemaal over.
- 8) Paragraaf 2.2: titel van paragraaf wijzigen naar huidige vaarregels op het stadswater.
- 9) Paragraaf 2.2: opnemen dat gemeente per 1 januari 2023 totaal 286 exploitatievergunningen heeft uitgegeven. Deze zijn als volgt verdeeld: 229x verhuurboten type 1 (SUP, kano en waterfiets), 19x verhuurboot type 2 (fluisterbootjes), 10x rondvaartboten en 28x passagiersschepen.
- 10) Paragraaf 2.4: onder kopje Incidenten en overlast: de meeste incidenten gaan over bezoekers met een plezierboot en mensen die een SUP, kano of waterfiets huren. Mensen die een bootje huren uit tekst schrappen.
- 11) Paragraaf 2.4, tabel 3 en toelichtende tekst onder kopje passagiersschepen met schipper: De titel van tabel 3 zullen we wijzigen naar het gemiddeld aantal getelde vaartuigen. Verder zullen we toelichtende tekst van passagiersschepen met schipper aanpassen (p30). Het gaat om circa 3% van het totaal aantal vaarbewegingen (ipv vaartuigen) die we op een drukke dag tellen.
- 12) Paragraaf 2.5: landelijke sloepwedstrijd grachtenrace Rondom opnemen onder evenementen (punt 10).
- 13) Paragraaf 2.5: extra tekstblok toevoegen met ervaren overlast en onveiligheid van bewoners Muntsluis en Veilinghaven rondom zwemmen en aantal getelde zwemmers in de zomer van 2021.
- 14) Paragraaf 3.2, toelichtende tekst bij ambitie 4: gemeentelijke doelstelling is dat binnen tien minuten fietsen een plek is om te zwemmen. Dit kan een zwemplek in een zwembad of in het buitenwater zijn

- 15) Paragraaf 3.1, verbetermogelijkheid 1.3: toevoegen zin dat dat het plaatsen van riffen onder bestaande steigers geen effect heeft op het gebruik door boten.
- 16) Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1: beschrijven dat uit het vervolgonderzoek naar de haalbaarheid van officieel zwemwater verschillende uitkomsten kunnen komen.
- 17) Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1: duidelijker aangeven dat omwonenden van druk bezochte locaties zoals Muntsluis en Veilinghaven nauw worden betrokken bij vervolgonderzoek en bij de besluitvorming over of een locatie officieel zwemwater kan worden of niet.
- 18) Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1: gemeentelijke doelstelling is dat binnen tien minuten fietsen een plek is om te zwemmen. Dit kan een zwemplek in een zwembad of in het buitenwater zijn.
- 19) Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.3: tekst verwijderen dat er voor Muntsluis en Veilinghaven een uitzondering op het zwemverbod dat voor het Merwedekanaal geldt. De gemeente kan dit niet zo stellen zonder instemming van Rijkswaterstaat en provincie. De situatie rond zwemmen bij Muntsluis en Veilinghaven is nu onduidelijk en dat is ongewenst voor alle partijen. Vandaar het haalbaarheidsonderzoek naar uitbreiden officieel zwemwater (zie verbetermogelijkheid 4.1).
- 20) Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.1: Voor de Oosterkade overweegt de gemeente in 2023 een aanwijzingsbesluit te nemen. Voor passagiersschepen (>12 passagiers) is het dan niet toegestaan om af te meren en passagiers op- en af te laten stappen. Verder wijst de gemeente Paardenveldbrug, Stadskamer (onder Hoog Catharijne) en Catharijnesingel (Geertebolwerk) aan als op- en afstaplocatie voor passagiersschepen, rondvaartboten en verhuurboten. De procedure voor het aanwijzen van de op- en afstaplocaties Stadskamer en Catharijnesingel start in 2023. Het aanwijzen van de locatie bij Paardenveld loopt mee met de nieuwe inrichting van Park Paardenveld.
- 21) Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.4: zin schrappen dat we uitgifte van nieuwe ligplaatsen willen doen met een loting via een notaris. De uitwerking van de uitgifteprocedure en de periode waarvoor de vergunning geldt zijn nog niet bepaald. Dit zal zorgvuldig worden afgestemd met de Utrechtse vaarondernemers na vaststelling van de Visie.
- 22) Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.4: laatste kolom in tabel 8 wijzigen van "maximaal (limiet)" naar "totaal". Verder toevoegen dat de gemeente de uitgifte van 12 nieuwe ligplaatsen (verdeeld over 2 locaties) ziet als een eerste stap. Als de ervaringen bij deze eerste stap positief zijn, kunnen we het aantal ligplaatsen voor verhuurboten type 2 uitbreiden.
- 23) Paragraaf 3.3, ambitie 8: aangeven dat goederenvervoer een bevoorrechte positie heeft.
- 24) Paragraaf 3.3, ambitie 9: emissievrij varen voeren we gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten, aangepaste beleid rond emissie varen toegevoegd
- 25) Paragraaf 3.3, ambitie 9: voor evenementen geldt ook dat vaartuigen met ingang van 2030 emissievrij zijn
- 26) Paragraaf 3.3, ambitie 9, verbetermogelijkheid 9.1: deze zin schrappen "Net als op de bovenloop richting Wijk bij Duurstede, waar het al eerder werd verboden"
- 27) Paragraaf 3.4, ambitie 11 ruimer formuleren: verminderen van overlast vanaf het water en vanaf de oever bij drukbezochte zwemlocaties zoals Muntsluis en Veilinghaven
- 28) Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 11.2: de ingangstijd voor het nachtelijk vaarverbod passen we aan van 0.00 uur naar 23.00 uur zodat het aansluit bij de huidige regels uit de APV die voor de openbare ruimte (dus de oever) geldt.
- 29) Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 11.5: opnemen van mogelijke maatregelen om de overlast van omwonenden bij drukbezochte zwemlocaties zoals Muntsluis en Veilinghaven te verminderen. Het haalbaarheidsonderzoek naar officieel zwemwater (verbetermogelijkheid 4.1) zal moeten uitwijzen welke maatregelen effectief zijn en worden gedragen door de buurt. Mogelijke maatregelen waar we nu aan denken zijn een verbod op versterkte muziek bij zwemplekken (dus niet alleen vanaf het

water maar ook op de oever), dagelijks toezicht op warme dagen, het aanbrengen van struiken en andere begroeiing om het aantal recreatieplekken op de oever te beperken en een mogelijk alcoholverbod (mede in relatie tot opvangcentrum Noiz).

- 30) Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 12.1: tekst toevoegen dat bij het meten van nieuwe knelpunten op het Merwedekanaal we indien nodig kunnen bijsturen en aanvullende maatregelen nemen.
- 31) Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 12.1: de gemeente zal nadere afspraken maken met de roeiverenigingen over het beste tijdstip om vaarbewegingen en incidenten bij de Muntbrug te tellen.
- 32) Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 12.2: aanpassen periode eenrichtingsverkeer Oudegracht juni t/m augustus en invoeren van deze maatregel achter de hand houden tot knelpunt ontstaat
- 33) Paragraaf 4.1: nieuw leidend principe opnemen Levendigheid moet in balans zijn met rust en leefbaarheid voor bewoners in de stad Utrecht. Doel van dit principe is om overlast voor omwonenden mee te wegen in verdere keuzes bij uitwerking van de Visie en op de meest druk bezochte plekken, zoals het gebied rond de Veilinghaven, de Munt en de Muntsluis, de overlast te verminderen.
- 34) Paragraaf 4.1: nieuw leidend principe opnemen dat beroepsvaart boven pleziervaart gaat. Deze voorrangregel geldt al op het water.
- 35) Paragraaf 4.2: aangeven dat onder versterking van de organisatie ook extra toezicht en handhaving vanaf het water nodig is
- 36) Bijlage 1: nummers wijzigen zodat ze overeenkomen met figuur 1 en bij Haarrijnse Plas locatiebeheerder gemeente ipv recreatieschap.
- 37) Bijlage 1: HDSR is beheerder van de ligplaatsen op Leidsche Rijn-west en niet de gemeente.

## 3.2 Aanpassingen kaart

- 1) Alle figuren: legenda aanpassen door alleen stadswater te noemen en niet meer tussen haakjes zwem of vaarwater noemen. Dit is niet duidelijk. In figuur 1 is aangeven waar de huidige drie officiële zwemlocaties liggen.
- 2) Alle figuren: zijarmen van Kromme Rijn van de kaart weghalen. Deze details horen niet op de kaart. Het gaat hier om doorgaande vaarroute.
- 3) Paragraaf 2.1, figuur 3 huidige vaarroutes en zwemplekken: roeiroute aanpassen (en toelichtende tekst wijzigen)
- 4) Paragraaf 2.1, figuur 4 bestaand groen langs het water: legenda aanpassen ecologisch beheerde elementen van gemeente
- 5) Paragraaf 2.2, figuur 5 bestaande functies: titel wijzigen naar bestaande vaarfuncties
- 6) Paragraaf 2.2, figuur 5 bestaande functies: twee roeiverenigingen Barbarossa en Roeiploeg Utrecht toevoegen.
- 7) Paragraaf 3.1, figuur 7 Themakaart kansen voor groen in en bij het water: toevoegen RingPark
- 8) Paragraaf 3.3, figuur 9 Themakaart varen: verwijderen emissieloos varen op de kaart bij Leidsche Rijn west want hier is HDSR nautisch beheerder
- 9) Paragraaf 3.3, figuur 9 Themakaart varen: zoeklocatie bij Energiehaven aanpassen, stadshalte naar overzijde
- 10) Paragraaf 3.3, ambitie 9: toevoegen nieuwe kaart aangepast beleid emissievrij varen voor verschillende type motorboten
- 11) Paragraaf 3.3, figuur 9 Themakaart Varen: symbool voor emissieloos varen wijzigen
- 12) Paragraaf 3.4, figuur binnenstad, groen langs het water: toevoegen ecologisch beheerders oevers Stadsbuitengracht-west, Weerdsingel WZ en natuurvriendelijke zuidoever Wolvenplein



- 13) Paragraaf 3.4, figuur binnenstad, huidige vaarroutes: roeiroute verwijderen vanwege leesbaarheid kaart
- 14) Paragraaf 3.4, figuur binnenstad Themakaart varen: symbool emissieloos toevoegen op alle relevante wateren oa Kromme Rijn

## 4 Vervolg uitvoeringsprogramma

Na vaststelling van de Visie werkt het projectteam van de gemeente deze verbetermogelijkheden verder uit in een uitvoeringsprogramma 2024-2027. Een aantal indieners hebben stellen hun kennis beschikbaar voor de verdere uitwerking of hebben gevraagd om nader onderzoek of afstemming. Dit zijn de vervolgcities die de gemeente oppakt in het uitvoeringsprogramma na vaststelling van de Visie:

- 1) Paragraaf 1.2: na vaststelling van de Visie stadswater leggen wij de gemeenteraad een aangepaste Havenverordering voor.
- 2) Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1: de gemeente zal bewoners betrekken bij het onderzoek naar officiële zwemlocaties na vaststelling van de Visie.
- 3) Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1: in haalbaarheidsonderzoek bij locatie Veilinghaven ook onderzoeken of de huidige onofficiële op- en afstapplaats voor plezierboten in de Dichterswijk bij het Ringpark ook officieel kan worden.
- 4) Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1: in haalbaarheidsonderzoek naar uitbreiding officiële zwemlocaties zal de gemeente onderzoeken wat de impact van mogelijk toekomstige koudelozingen is op plekken in de stad Utrecht waar gezwommen wordt.
- 5) Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 5.1: de gemeente gaat graag met de roeiverenig en andere gebruikers in gesprek wat 'sportlandschap' zou kunnen inhouden en wat dit gaat opleveren.
- 6) Paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 6.2: beoordelen plan bewoner voor verbeteren en uitbreiden van kanoroutes in Leidsche Rijn
- 7) Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.1: beoordelen of Moxy hotel kansrijk is nieuwe op- en afstaplocatie
- 8) Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 8.2: onderzoeken of het opgevisste vuil uit het vaarwater ook verder afgevoerd kan worden per boot ipv vrachtwagen
- 9) Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.2: bij de uitwerking van het nieuwe uitgifteregeling meenemen of alleen bewoners van de stad Utrecht een nieuwe ligplaatsvergunning kunnen krijgen vanwege het beperkt aantal ligplaatsen voor recreatieve vaartuigen.
- 10) Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.5: bij aanwijzen van openbare op-en afstapplekken voor passagiers ook de wensen van mindervaliden meenemen
- 11) Paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.7: De gemeente gaat met de verhuurbedrijven van kano's en SUPs in gesprek over een redelijk tarief voordat we dit vast laten stellen in de verordening van brug-, schut- en havengelden.
- 12) Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 10.1: "goed zeemanschap" meenemen in de voorlichting en instructie over vaarregels en vaargedrag van verhuurbedrijven aan huurders.
- 13) Par 3.4, verbetermogelijkheden 10.1, 10.2, 10.3 en 11.3: suggesties voor betere voorlichting over vaarregels en beter toezien en handhaven op de regels zullen we meenemen in de uitwerking van de Visie.
- 14) Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 10.2: we zullen de aanwezigheid van roeiers opnemen in ommunicatie/ vaarkaarten die passanten tot hun beschikking krijgen.
- 15) Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 11.3: samen met vaarondernemers proef BOA's verder vormgeven
- 16) Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 12.4: de gemeente gaat gesprek aan met exploitant over alternatieve locatie van 13 waterfietsen op de Oudegracht

- 17) Paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 12.5: bewoners betrekken bij verdere uitwerking van remmingswerk bij Abel Tasmanbrug (rond 2028) waarbij het nader vorm te geven object ook ecologische meerwaarde heeft en niet overklimbaar is

# Verklarende woordenlijst

Stadswater – het eventueel door mensen te gebruiken openbare water in de gemeente Utrecht waar je kan varen of in zwemmen. In de gemeente Utrecht zijn 16 vaarroutes en 3 officiële zwemlocaties. Deze staan in de Visie stadswater in figuur 1.

Visie stadswater – een document dat inwoners, bezoekers en ondernemers zicht geeft op hoe de gemeente Utrecht het stadswater wil gebruiken en ontwikkelen. Het geeft de gemeente een basis om nieuwe ontwikkelingen en plannen te kunnen beoordelen.

Reactienota – document waarin reacties op de Visie door belanghebbenden zijn opgeschreven en op hun beurt weer voorzien van reacties door de schrijvers van de Visie.

Belanghebbenden – mensen en organisaties die een reden hebben om geïnteresseerd te zijn in de Visie.

Nautische knelpunten – plekken in de stad waar de boten mogelijk in problemen komen als er veel boten tegelijk varen.

Indiener – iemand die een reactie heeft ingestuurd op de concept Visie.

concept Visie – een versie van de Visie waar indieners reacties op mogen insturen.

BOA's – Buitengewoon OpsporingsAmbtenaren

Deelboten – boten die aangeboden worden om door verschillende gebruikers te worden gedeeld, vaak met een daarvoor gebouwde applicatie of website.

Haalbaarheidsonderzoek – onderzoek naar de mate waarin een voorgenomen maatregel werkelijk genomen zou kunnen worden.

Fluisterbootjes – schepen die uitgerust zijn met een zeer stille, vaak elektrische motor.

Gefaseerd ingevoerd –ingevoerd met duidelijk omschreven tijdelijke stappen.

Stadshub – aanmeerplek speciaal gebouwd om de overslag van goederen van een boot naar een ander soort vervoer mogelijk te maken.

# Bijlage 1: Namenlijst insprekers (bevat persoonsgegevens, alleen voor college en raadsleden)

Deze vertrouwelijke bijlage bevat persoonsgegevens. Zie aparte bijlage die alleen te lezen is voor college- en raadsleden.

## Bijlage 2: Inspraakreacties en beantwoording

Nr	Inspreker	Inspraakreactie	Antwoord
1	Onbekend	Graag wil ik u nogmaals op het hart drukken dat zwemmers niet het gevaar van een roeiboot kunnen inschatten en dat de combinatie van roeiers en zwemmers op het Merwedekanaal een zeer slechte zaak is.	Wij delen uw mening. Dat is ook de reden dat in de Visie staat dat er in het Merwedekanaal een zwemverbod is (paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.3) en dat het verboden is om van de de bruggen te springen (paragraaf 2.1).
2	Bewoner	Enkele opmerkingen a) emissie vrij varen is onnodig: moderne viertakt motoren zijn zeer schoon. Plus de oude gracht is een doorgaande route. Ook inboord diesels moeten hier doorheen kunnen b) Zwemmen bij de Muntsluis moet meer mogelijk gemaakt worden. Er wordt al uitgebreid gezwommen, zomer en winter. Nu nog ladders, trapjes plaatsen zodat men ook veilig in en uit het water kan komen.	a) De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. Voor verschillende type motorboten gelden verschillende ingangsdata wanneer het emissievrij varen wordt verplicht. Voor plezierboten van bezoekers en grotere motorboten die op doorreis zijn geldt de ingangsdatum 1 januari 2030. Dit is in lijn met de ambitie van het college om in 2030 een emissievrije zone in te voeren voor alle voertuigen in de binnenstad. b) de gemeente ziet ook dat er uitgebreid gezwommen wordt bij de Muntsluis. Vandaar dat wij als vervolgstap nu gaan onderzoeken of de locatie een officiële zwemlocatie kan worden. Hierbij hoort ook het veiliger maken van de locaties door o.a. het plaatsen van trappen om veilig uit het water te kunnen komen.

3	Bewoner	<p>Als bewoner ben ik blij om te lezen dat de gemeente de overlast op de Oosterkade wil aanpakken. In ambitie 7.1 zie ik helaas maar beperkte maatregelen om dat voor elkaar te krijgen. Het verdelen van opstaplocaties houdt in het behouden van de op en afstaplocatie aan de oosterkade met de bijbehorende grote groepen mensen op straat, geluidsoverlast en wildplassen. Hierbij is een dixi geen oplossing voor het deel wildplassen. U wilt immers ook niet 7 maanden per jaar tegenover een dixi of openbaar toilet wonen.</p> <p>In een woonbuurt die al erg druk is met fietsverkeer en drukker wordt door de mooie ontwikkeling van de kades zijn (vooral de grote) huur sloepen in elk aantal onwenselijk voor de leefbaarheid. Wel wenselijk zou zijn om een volledig aanlegverbod voor commerciële pleziervaart in te voeren. Er zijn zeer geschikte ander locaties waar de aanleg voor minder overlast zorgt. Denk daarbij aan de kade naast hotel Moxy als suggestie. Daar verblijft niemand permanent, er is ruimte voor openbaar sanitair en het is al ingericht op commercieel gebruik.</p> <p>Buiten dat er in de Visie staat geen geld te zijn voor voorzieningen als openbare toiletten wil ik graag het volgende idee delen. Met de herinrichting van de Ooster en westerkade is de verwachting dat ook de recreatie op de stijgers aan het water toe zal nemen. Wellicht dat het mogelijk is om op het waterniveau aan het einde van de stijger een openbaar toilet te realiseren. Hier zal zeer waarschijnlijk meer vraag naar gaan komen.</p>	<p>De gemeente wil het volgende doen om de Oosterkade te ontlasten als gewilde op- en afstaplocatie. Als eerste overweegt de gemeente een aanwijzingsbesluit te nemen waarbij het niet langer wordt toegestaan voor passagiersschepen om af te meren en op- en af te laten stappen passagiers aan de Oosterkade. Een passagiersschip is een boot met meer dan 12 passagiers met een schipper. Hierdoor verwachten we dat er minder grote groepen op de Oosterkade komen. Daarnaast wil de gemeente de locaties Stadskamer (onder Hoog Catharijne), Catharijnesingel (Geertebolwerk, thv Karel V) en Paardenveld aanwijzen als op- en afstapplaats voor passagiersschepen, rondvaarbotten en verhuurbotten. Hierdoor spreiden we de drukte over meerdere locaties in de stad. Bij deze locaties zal de gemeente tijdelijke toiletten plaatsen (dixi's) in afwachting van permanente sanitaire voorzieningen.</p> <p>Dank voor uw suggestie over Moxy hotel. We zullen bij uitwerking van de Visie beoordelen of dit een kansrijke nieuwe op- en afstaplocatie kan zijn.</p>
4	Onbekend	<p>Met bezorgdheid heb ik de Visie gelezen. Dat de stad groeit is een feit en op zich het probleem voor de leefbaarheid. Het is goed te anticiperen op groei, maar tegelijkertijd wordt er weer van alles gecreëerd om de groei te stimuleren i.p.v. te stabiliseren en dat wat er is te verbeteren. Neem het zwemwater. Dat wat je creëert zal zorgen voor toename van recreanten, niet alleen uit de stad maar ook van buiten de stad. Een zwemplek in Amelisweerd bijvoorbeeld, wie verzint dat? Het beetje natuur dat er nog is wordt dan nog meer belast. Is dat wat er nu is niet gewoon genoeg? Er is nu al bijna geen dag dat het niet druk is op het landgoed. De infrastructuur moet aangepast worden, afval. Vreselijk gewoon. Van alle ideeën is dit het slechtste idee! Ik hoop op gezond verstand bij de besluitvorming!</p>	<p>Zoals u zelf ook aangeeft verwachten we dat het drukker gaat worden op het water vanwege de groei van de stad en de warmere zomers. De inschatting van gemeente is dat we op het water in de binnenstad maximaal 50% meer vaartuigen kunnen opvangen tijdens drukke zomerdagen. Daarboven zal het op drukke punten bij de Stadhuisbrug en Ledig Erf als eerste knellen en is een veilige en vlotte doorvaart niet meer mogelijk. De gemeente vindt het verantwoord om deze ruimte op het water te benutten door stapsgewijs te groeien. Door het aantal vaarbewegingen en incidenten de komende jaren te blijven monitoren houden we vinger aan de pols. Op basis van deze gegevens kan de gemeente de effecten van verbetermogelijkheden meten, nieuwe knelpunten in beeld krijgen en, indien nodig, bijsturen.</p> <p>De grote aantallen zwemmers die er nu al zijn op de niet officiële locaties zoals Amelisweerd, zorgen ervoor dat wij wettelijk verplicht zijn om te onderzoeken of deze locaties officiële zwemlocaties kunnen worden. Daarbij is een van de aspecten waar we naar kijken welke impact een aanwijzing tot officiële zwemlocatie gaat hebben op de omgeving en de bestaande natuur. Pas als dit onderzoek is uitgevoerd wordt een besluit genomen of we de provincie daadwerkelijk gaan vragen om de locatie aan te wijzen als officiële zwemlocatie.</p>



5	Bewoner Overvecht	<p>In de Visie stadswater valt te lezen: "In de zomer van 2021 hebben we de belangrijkste locaties gemonitord op bezoekersaantallen. Hoewel de zomer van 2021 weinig zomerse dagen kende, bevestigt de monitoring het beeld dat de niet officiële locaties intensief gebruikt worden en daarmee een belangrijke functie hebben. De Muntsluis bij het Merwedekanaal, de Kromme Rijn bij landgoed Amelisweerd, de Veilinghaven en polder Ruijgenhoek ten noorden van Overvecht komen als belangrijkste niet-officiële locaties naar voren. Door bezoekers worden openbare toiletten als belangrijkste verbetering genoemd. In deze Visie maken we de afweging bij welke niet-officiële zwemlocaties het wenselijk is te verkennen of ze officieel zwemwater kunnen worden." Het is mooi dat de gemeente in 2021 heeft gesignaleerd dat de locatie polder Ruijgenhoek zo intensief en enthousiast gebruikt werd als zwemlocatie. Het is jammer dat het zwemmen in de niet officiële locatie polder Ruijgenhoek vervolgens in 2022 actief is ontmoedigd door de gemeente door hier borden te plaatsen 'gevaarlijk zwemwater'. Veel mensen lazen dit als een verbodsbord, en de locatie is in 2022 dan ook nauwelijks gebruikt, ook niet tijdens de heetste dagen. En dit terwijl de polder Ruijgenhoek een belangrijke plek is voor inwoners van Overvecht. De sociale problemen in de wijk Overvecht zijn u ongetwijfeld bekend. Veel van de Overvechters hebben geen geld voor een abonnement op 'zwembad de Kikker', de officiële zwemlocatie in de Ruijgenhoekse polder. Het actief recreëren en bewegen in de Ruijgenhoekse polder zou vanuit de gemeente aangemoedigd moeten worden, maar werd in 2022 helaas lamgeslagen door het plaatsen van borden 'gevaarlijk zwemwater'. Wij weken zelf maar uit naar de Maarsseveense plassen, maar voor wie lopend vanuit Overvecht een zwemlocatie wil bereiken is dat geen optie. Het betekent dat veel Overvechtse kinderen (en volwassenen) afgelopen zomer niet hebben kunnen zwemmen. En dat terwijl het water van zwembad De Kikker, dat wel gemonitord wordt, rechtstreeks verbonden is met het betreffende water in de Ruijgenhoekse plassen. Zou dit water dan niet meteen meegenomen kunnen worden in dezelfde monitoring? Het is zeer onwaarschijnlijk dat de twee met elkaar verbonden wateren een andere uitslag zouden krijgen. Het zou heel mooi zijn als al in de zomer van 2023 het water in de Polder Ruijgenhoek een officiële zwemlocatie zou kunnen worden. De locatie is ideaal: een recreatiegebied net buiten Utrecht. Er is zelfs al een ligweide aanwezig. Het zou de wijk Overvecht in ieder geval goed doen.</p>	<p>Wij delen uw mening dat de locatie in de polder Ruijgenhoek zeer kansrijk is als officiële zwemlocatie. De aanwijzing tot officiële zwemlocatie vraagt echter een extra investering in voorzieningen zoals toiletten en fietsenstallingen, beheer en toezicht om de locatie veiliger te maken. Het recreatieschap wat deze locatie beheert heeft deze middelen op dit moment nog niet en heeft daarom - mede n.a.v. een duikongeluk op deze locatie - een negatief zwemadvies afgegeven.</p>
6	Onbekend	<p>Mijn complimenten, ik vind het een grondige, complete en gebalanceerde Visie met waar nodig gepaste maatregelen in het algemeen belang.</p>	<p>Bedankt voor uw complimenten.</p>

7	Onbekend	<p>a) Nergens lees ik het plan van aanpak voor het verwijderen van aftandse, ongebruikte boten op ligplaatsen. Ook niet een plan van aanpak om onderhuur tegen te gaan. Bijvoorbeeld mensen die allang de stad Utrecht uitzijn en nog wel een logplaats hebben. Voorbehoud inwoners Utrecht.</p> <p>b) Daarnaast vind ik een overgang van slechts 2 seizoenen naar elektrisch ook absurd. Dat kan toch niet. Daarmee worden booteigenaren flink financieel gedupeerd en los daarvan ook een rem op overige vaarmogelijkheden zolang er niet in heel Nederland oplaadvoorzieningen zijn. Wellicht heb ik de tekst verkeerd geïnterpreteerd? Mogelijk geldt die overstap fossiel naar elektrisch alleen voor bevoorrading etc.?</p>	<p>a) Het strenger beleid op verwaarloosde bootjes staat in paragraaf 3.1 onder verbetermogelijkheid 3.1. De gemeente ziet dat er relatief weinig met plezierbootjes met een ligplaatsvergunning wordt gevaren. Nu is het al zo dat gezonken bootjes verwijderd worden. Onder verbetermogelijkheid staat hoe we daar strenger op gaan toezien. Het merendeel van de plezierbootjes in de stad worden gebruikt om in en rond de stad te varen (binnen de sluizen). Er is een beperkt aantal motorjachten die landelijk varen en dus de stad verlaten.</p> <p>b) Wij zijn het met u eens dat we voor de pleziervaart meer tijd moeten geven om over te gaan naar emissievrij varen. We passen de Visie hierop aan. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. Het aangepaste beleid kunt u lezen in paragraaf 3.3 onder ambitie 8.</p>
8	Bewoner Leidsche Rijn en kanoër	<p>Bedankt voor de informatieve presentatie voor de Visie stadswater. Ik ben sinds kort inwoner van Leidsche Rijn (net naast station Terwijde in het gebouw De Cascade) en ik zou het erg leuk vinden als ook daar meer met water en vooral op het water kan worden gedaan. Een jaar geleden heb ik al eens een plan ingediend om als voorstel te dienen voor een uitbreiding van het vaarbaar water in Leidsche Rijn. Nu heb ik dit iets verder uitgewerkt en vooral met de focus op met de kleinst mogelijke ingrepen, de grootste mogelijke winst te behalen. Zo zou ik het erg leuk vinden om met een bootje helemaal vanaf de Haarrijnse plassen, naar Leidsche Rijn Centrum en naar het Maximapark te kunnen varen. Met mijn plan waar maar een paar dijken moeten worden vervangen door bruggen is dit al mogelijk. Ik stuur dit plan graag naar u toe en mocht u dit interessant vinden stel ik mij graag beschikbaar om dit uiteen te zetten / informatie te voorzien. Ik hoor graag van u.</p>	<p>Wij zijn zeker geïnteresseerd in uw plan. De gemeente ziet ook kansen in Leidsche Rijn om een nieuwe kanoroute te maken rond het Maximapark (zie paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 6.2). We wijzen u er wel op dat er iets meer nodig is dan alleen dijken weghalen. Er zitten namelijk verschillen in waterpeil tussen Haarrijnseplas, Leidsche Rijn Centrum en het Maximapark. Vandaar ook de dijken. Willen we die peilverschillen overbruggen dan zijn er extra overstapplaatsen nodig zijn.</p>

9	Onbekend	<p>Na lezing van de Visie stadswater waarvan ik via RTV Utrecht het bestaan heb vernomen wil ik u mede delen dat ik daarin een aantal goede zaken zie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de intentie om fossielvrij varen te promoten en boten die niet emissievrij varen op termijn te verbieden;</li> <li>- het creëren van meer zwemplekken;</li> <li>- de intentie om meer te handhaven op overlast op het water.</li> </ul> <p>Minder blij ben ik echter met de volgende punten:</p> <p>a) - het nachtelijk vaarverbod. Niet iedereen die 's nachts vaart maakt lawaai en veroorzaakt overlast. Ik ben van mening dat daadwerkelijke overlastverorzakers moeten worden aangepakt door gerichte handhaving en dat maatregelen waarbij de goeden (lees: stille en rustige vaarweggebruikers) moeten lijden onder de kwaden (lawaaimakers en herrieschoppers) uit den boze zijn. Ik vraag me af waarom die gerichte handhaving wel overdag kan maar niet 's nachts. Handhavers kunnen lawaai horen en visueel waarneembare hinder ook 's nachts constateren en dan optreden!!!</p> <p>b) - het feit dat er te land strenge milieuzones zijn voor auto's (op zich zeer terecht!!) waardoor mensen die (bijvoorbeeld voor werk of zorgtaken) in die zones moeten zijn dure investeringen in schone motoren moeten plegen terwijl dagelijks processies aan pleziervaarders ongehinderd en ongestraft dwars door een smalle binnenstad mogen dieselen onder achterlating van een wolk fijnstof die de binnenstad voor bijvoorbeeld astmalijders tot een no-go area maakt. Ik ben van mening dat milieuvervuiling en klimaatschadelijke emissies zowel te land als te water moeten worden bestreden en dat de milieuregels ook voor pleziervaarders moeten gelden.</p> <p>c) - de ondertoon die ik in de Visie soms zie dat roeiers, kanoërs en SUPers overlast geven en gevaarlijk zijn. Zoals eenieder die het nieuws de afgelopen weken, maanden en jaren heeft gevolgd weet of zou moeten weten leven we niet alleen in een klimaat-, milieu- en energiecrisis maar ook in een gezondheids crisis waarin vooral welvaartsziekten als kankergezwellen om zich heen grijpen. Gebrek aan beweging en ook middelengebruik (o.a. alcohol) zijn belangrijke oorzaken daarvan. Het is niet alleen vanwege individuele gezondheidseffecten ongewenst maar ook vanwege de maatschappelijke kosten (oplopende premies en wachttijden en afkalkende zorgkwaliteit door overbelasting van zorgpersoneel en zorginstellingen) die in het huidige systeem ook door verstandige mensen worden gedragen. Het promoten van lichamelijk passieve recreatie (zou eigenlijk deactieve moeten heten want recreatie betekent herschepping en passieve vrijetijdsbesteding is destructief en niet scheppend!!) als gemotoriseerde pleziervaart (die vaak ook nog gepaard gaat met alcoholconsumptie) ten detrimente van actieve en gezonde watersport als roeien, kanoën, zwemmen en suppen zou meteen uit uw waterVisie moeten worden geschrapt en promotie van gezonde, actieve en emissieloze recreatie zou het leidende A,1,1,α,1,x beginsel van de waterVisie moeten zijn.</p> <p>d) - het gebrek aan handhaving (niet alleen te water maar ook op het land) op "kleine" vervuiling door plastic en ander zwerfafval. Mij valt op dat daartegen niet of bijna niet wordt opgetreden, terwijl de afgelopen tijd via een stroom aan mediaberichten duidelijk is geworden dat plastic afval</p>	<p>a) Het handhaven op het stadswater in de nacht door BOA's van gemeente is niet realistisch. We hebben niet het geld om de benodigde capaciteit in te zetten.</p> <p>b) In Utrecht geven we voorrang aan schone manier van vervoer. De gemeente wil de milieueisen die gelden voor voertuigen op de weg doorzetten naar vaartuigen op het water. Wij zijn het dus met u eens dat de milieuregels ook voor pleziervaarders moet gelden. In paragraaf 3.3. kunt u het aangepaste beleid voor emissievrij varen lezen.</p> <p>c) We delen uw mening dat roeien, kano en SUP bijdraagt aan een gezonde stad. Afgelopen jaren zien we een flinke stijging van kano's, SUP en andere spiergedreven vaartuigen in de binnenstad. Op een drukke zomerdag bestaat bijna de helft van het aantal getelde boten uit deze kano's, SUPs en waterfietsen (zie tabel 3 in de Visie). In de Visie staan meerdere nieuwe mogelijkheden om deze groepen verder te ondersteunen/ stimuleren. Varen met kano en SUP is immers schoon, gezond, goedkoop en neemt weinig ruimte in beslag.</p> <p>d) Wij delen uw zorg over het plastic afval. Als eerste is het wenselijk dat zwerfvuil sowieso niet in het water en op het land komt. De gemeente Utrecht pakt daarom preventie van zwerfvuil aan middels het programma Utrecht Schone Stad. De gemeente Utrecht zet in op preventie van zwerfafval door mensen bewust te maken van de kwalijke effecten die (plastic) zwerfafval heeft. Ook maken we dagelijks de stad schoon, om ervoor te zorgen dat er zo min mogelijk afval in de natuur terecht komt. Ook vist de gemeente regelmatig zwerfafval uit het water. Tot slot zijn we een verdergaande aanpak sterk afhankelijk zijn van het beleid van de landelijke overheid.</p> <p>e) U pleit voor meer openbare op- en afstaplocaties (afmeerlocaties) en het afschaffen van het afmeerverbod. In Utrecht zijn er 8 openbare op- en afstaplocaties voor passagiers (zie tabel 1 in de Visie). Op verschillende plaatsen rond de stad kan veilig op en afgestapt worden. We zien dat de Oosterkade heel populair is geworden en andere op- en afstaplocaties haast niet worden benut. Daarom treft de gemeente maatregelen zodat op- en afstaplocaties zoals Hoog Catharijne (Stadskamer) en Catharijnesingel meer gebruikt worden (verbetermogelijkheid 7.1). Voor de Oudegracht geldt een afmeerverbod omdat het hier smal en in de zomer vaak druk is. Het afschaffen van dit afmeerverbod is niet wenselijk omdat we dan een veilige en vlotte doorvaart van vaartuigen belemmeren. De gemeente wil wel vier exclusieve op- en afstaplocaties voor passagiers langs de</p>
---	----------	--	---

	<p>extreem schadelijk is: microplastics (uiteengevallen plasticzooi) tot op duizenden kilometers van de bewoonde wereld en overal in de grond, dieren, in ons voedsel en in ons lijf. Waarom wordt deze vorm van (zelf)vergiftiging gedoogd en doen politie en andere handhavers niets tegen deze vervuiling?? Komt daar verandering in?</p> <p>e) - Alle afmeerverboden in de binnenstad, ik zie dat in de huidige vorm als ongewenst omdat schrijver dezes in zijn Utrechtse studententijd (jaren 1990), toen nog overal mocht worden afgemeerd behalve op enkele smalle en gevaarlijke plekken als rondom de Stadhuisbrug en de Twijnstraat, bijna dagelijks naar college en naar nadere bestemmingen roeide en aldus een portie lichaamsbeweging in zijn leven inbouwde. In een tijd waarin bewegingsarmoede een groot volksgezondheidsprobleem vormt en het duizenden zorguren aan vermijdbare ziektes kost en miljoenen of zelfs miljarden euro's aan volstrekt overbodige ziektekosten veroorzaakt (die mede door verstandige mensen moeten worden opgebracht omdat de premies niet gedragsafhankelijk zijn!!) zou de gemeente juist woon-werk/woon-college/woon-les/woon-winkelverkeer per roeivaartuig moeten bevorderen door bij winkelcentra en scholen/universiteiten legale afmeerplekken te creëren, net als ze aan de wal WEL doet voor fietsen!!! - Over het algemeen, de nadruk op (gemonetiseerde, dus gepaard gaande met overdracht van munten en bankpapier) en passieve water"recreatie" (die dus eigenlijk deccreatie zou moeten heten want passief en vaak gepaard met veel alcoholgebruik) en minder plek voor actieve en geheel of bijna gratis vormen van vrijetijdsbesteding op het water. Tot voor kort kon men nog zeggen dat die "recreatie" en dat toerisme wenselijk waren vanwege het behoud van werkgelegenheid maar nu er overal personeelstekorten zijn kun je je serieus afvragen of de mensen die in die pretsectoren werken niet beter essentieel werk in de zorg of energietransitie kunnen gaan doen. Natuurlijk moeten mensen ook kunnen ontspannen maar dan liever kleinschalig, informeel, niet extreem gemonetiseerd en milieuvriendelijk. En zonder een zware wissel te trekken op personeel, geldmiddelen en hulpbronnen die elders veel harder nodig zijn!!!!!! Hopelijk leidt dit betoog tot enige herziening van deze Visie met de boeg gericht op een watergebruik dat goed is voor stad, mens, dier, plant, milieu en klimaat en dat zuinig omgaat met (zeker sinds 24 februari van dit jaar 2022) steeds schaarser wordende menselijke en materiele hulpmiddelen!! En "de goeden moeten onder de kwaden lijden" mag NOOIT en te NIMMER een principe van overheidsbeleid zijn. Helaas is dat niet alleen onder Poetin en andere soortgelijke figuren maar ook in Nederland te vaak zo: of alles gedogen waardoor bewuste burgers overlast of erger ondervinden waar niet tegen wordt opgetreden of alles verbieden en op DDR-achtige wijze handhaven zonder onderscheid te maken tussen foute intenties en daadwerkelijke last voor anderen enerzijds en onschadelijk gedrag van gewone en verstandige mensen anderzijds.</p>	<p>Oudegracht openbaar maken voor alle vaarondernemers die een vergunning hebben (verbetermogelijkheid 7.5).</p>
--	---	--

10	Onbekend	<p>hierbij wil ik graag reageren op de Visie stadswater zoals die gepubliceerd is op de site van de gemeente Utrecht.</p> <p>p6 - is er een reden waarom het water om het Provinciekantoor inclusief de kano-overtilplaats bij de Archimedesweg niet is meegenomen in dit voorstel?</p> <p>p13 - hier staat bij de Minstroom dat die "spierkrachtgedreven" is, daar is momenteel geen duidelijkheid over aangezien er behoorlijk wat fluisterboten en motorboten van bewoners (ook van de Zilveren Schaats af) doorheen gaan, blijft dat toegestaan? Zo nee, hoe vaak gaat hierop gehandhaafd worden?</p> <p>p79 - Minstroom - Ligplaatsen pleziervaart - nee -&gt; betekent dit dat alle boten die op de Minstroom liggen weggehaald worden? Hoe vaak gaat dit gehandhaafd worden? Een korte blik op een AirBnB achtige bootverhuur, zoals Barqo</p> <p><a href="https://barqo.co/zoeken/europa/nederland/utrecht/utrecht">https://barqo.co/zoeken/europa/nederland/utrecht/utrecht</a> - laat zien dat er behoorlijk wat particulieren hun boot verhuren (ik tel er zo snel al 7 aan de Zilveren Schaats). Zeker met het oog op de toekomst snap ik niet dat er nul aandacht aan dit fenomeen wordt besteed. Net als AirBnB de binnensteden overneemt zal hierop ook gehandhaafd moeten worden aangezien dit feitelijk illegale verhuur betreft. Hoe verwacht u hiertegen op te treden?</p>	<p>p6 - ja, de Visie beperkt zich 16 vaarroutes in de stad zoals in figuur 1 staat. Het water bij Provinciekantoor valt daar in principe buiten. Men kan daar wel met een kleine boot komen via de Biltse Grift. Op de themakaart Recreatie en watersport (figuur 8) staan 5 kansrijke nieuwe overdraagplekken voor kano die kunnen worden verbeterd. De overdraagplaats bij het provinciekantoor staat er niet bij omdat deze goed functioneert.</p> <p>p13 - bij begin en eind Minstroom staat een verkeersbord "motorvaart verboden". Dit is een bord met rode rand en een scheepsschroef met een streep erdoor heen. Dit betekent dat motorvaar niet is toegestaan. Toezicht op motorvaart voor Minstroom is onderdeel van het handhavingsprogramma (paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 11.3).</p> <p>p79 - Ligplaats op Minstroom mag niet zoals ook in bijlage 1 van de Visie staat. Verder wil de gemeente dat plezierboten die aan achtertuinen liggen ook meebetalen voor het gebruik van het vaarwater (paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.6). Om dit voor elkaar te krijgen gaat de gemeente als eerst controleren welke boten in het vaarwater rond de binnenstad liggen die geen ligplaatsvergunning hebben. Vervolgens zal de eigenaar van de boot van de gemeente een brief ontvangen. Eigenaren zullen een keuze moeten maken of ze een vergunning willen hebben of hun boot uit het water halen. Boten die zonder vergunning de hele tijd in het water liggen zullen dus worden weggehaald. Verhuren zonder vergunning mag niet. Dit is onderdeel van het handhavingsprogramma.</p>
----	----------	---	--

11	Bewoner en kanoër	<p>Ik ben in het begin van het participatietraject betrokken geweest, maar om agenda-redenen niet tijdens de werksessies die later volgden. Ik vind het dan ook jammer dat ik mijn vraag niet terugzie: wat er gedaan kan worden om de oude en de nieuwe stad beter met elkaar te verbinden. Op dit moment is de route van De Meern naar Utrecht een enorme lus via Woerden, Linschoten, IJsselstein, Nieuwegein en Transwijk, alleen omdat via de Leidsche Rijn het Amsterdam-Rijnkanaal niet overgestoken kan en mag worden. Dit maakt het voor oudestadsbewoners in praktijk onmogelijk om in één dag een uitje te maken naar de nieuwe stad en voor nieuwestadsbewoners om het centrum te bezoeken. Ik ben me bewust van de gevaren van het ARK en de commerciële belangen van het intensieve goederenverkeer, en ik weet dat het sluisje bij Den Hommel buiten dienst en in lichte staat van verval is. Maar nergens heb ik gehoord waarom dit zo moet blijven en of er een reële belangenafweging heeft plaatsgevonden waarin ook de spreiding van recreatievaart en de omzetverhoging van ondernemers aan het water meegewogen hebben. Kijkend naar de themakaart 'varen' in de Visie springt de knip in de Leidsche Rijn er direct uit als een plek waar een kans niet gepakt wordt. Graag zie ik dat er een lobby opgezet wordt bij Rijkswaterstaat om ook de belangen van de stad Utrecht, die inmiddels aan beide zijden van het kanaal ligt, in beschouwing te nemen. Al zou er maar 2x per uur een minuut de tijd zijn om een sluislading kano's en andere kleine bootjes te laten oversteken, dan zou dat al enorme winst betekenen. Zoiets moet toch te regelen zijn met een beetje inspanning van de verkeerspost en/of sluiswachter. En als RWS de kosten van herstel en bediening van het sluisje niet wil dragen, moet Utrecht het wellicht overnemen. En als het onverhoopt allemaal echt niet mogelijk blijkt, zou het op zijn minst fijn zijn om in de stadsvisie (of een bijlage daarvan) gedocumenteerd te zien wat het onoverkomelijke bezwaar nu precies is.</p>	<p>Helaas zijn de oude vaarwegen, zoals de Leidsche Rijn maar ook de Vleutense Wetering, die de gebieden rond Vleuten, de Meern en Woerden met de oude stad verbonden in de loop van de vorige eeuw gedempt of afgesloten. Ook het Amsterdams Rijnkanaal (ARK) heeft een enorme transitie gehad van Vleutense Vaart naar Merwedekanaal. Deze vaarwegen en sluisen herstellen brengt enorme kosten met zich mee en is om die reden niet opgenomen in de Visie. Verder blijft het ARK een onwenselijke en gevaarlijke oversteek voor kleine vaartuigen zoals kanos en SUPs. Het is niet realistisch om de grote scheepvaart te laten stoppen om tweemaal per uur kanos en SUPs over te laten steken. Het westelijke deel van de Leidsche Rijn heeft geen vaarverbinding met de wijk Leidsche Rijn. Er zijn hier verschillende waterniveau. Dit vraagt om grote waterbouwkundige aanpassingen. Dit is ook niet technisch uitvoerbaar en om die reden niet opgenomen in de Visie. Het oostelijke deel van de Leidsche Rijn tussen ARK en Merwedekanaal is zeer smal wegens de vele woonarken.</p>
12	Onbekend	<p>Grachten worden veel te veel vervuild met dikke pretjachten die hier helemaal niet thuis horen!! Ongemotoriseerd gebruik toestaan, suppen, kanoën en waterfietsen, en gemotoriseerd alleen rondvaartboten toestaan. Utrecht wordt sowieso te groot, dat moet stoppen: houd Utrecht gewoon zoals het was, dorps met stads karakter en niet allemaal irritante import van buiten, zoals Amsterdamse yuppen, bah! Eigen Utrechters worden gewoon weggejaagd 😞</p>	<p>De gemeente wil dat iedereen van het Utrechtse water kan genieten. De stad afsluiten voor motorvaart van buiten de stad geeft veel recreatievaart op het Amsterdams Rijnkanaal (ARK) en is niet wenselijk. Verder is de discussie of Utrecht wil of niet moet groeien geen onderwerp van deze Visie maar van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Voor de Visie stadswater is de verwachte groei van de stad dus een gegeven. De inschatting van gemeente is dat we op het water in de binnenstad maximaal 50% meer vaartuigen kunnen opvangen tijdens drukke zomerdagen. Daarboven zal het op drukke punten bij de Stadhuisbrug en Ledig Erf als eerste knellen en is een veilige en vlotte doorvaart niet meer mogelijk. De gemeente vindt het verantwoord om deze ruimte op het water te benutten door stapsgewijs te groeien. Door het aantal vaarbewegingen en incidenten de komende jaren te blijven monitoren houden we vinger aan de pols. Op basis van deze gegevens kan de gemeente de effecten van</p>

			verbetermogelijkheden meten, nieuwe knelpunten in beeld krijgen en, indien nodig, bijsturen.
13	Bewoner	Ik heb met belangstelling kennis genomen van de Visie stadswater. Ik vind het een goed doordachte Visie op het omgaan met ons Utrechtse vaarwater. Er wordt gesproken over vervoer over het water. Dat is stil en schoon. Echter het ingezamelde afval van horeca en bedrijven langs de grachten, alsmede het "opgeviste" vuil uit het vaarwater wordt niet verder afgevoerd over het water, maar in luidruchtige diesel vrachtwagens door de wijk hoograven. Het zou mooi zijn om ook dit vervoer van afval na overslag per boot verder te transporteren.	Het is een goed idee om te onderzoeken of het opgeviste vuil uit het vaarwater ook verder afgevoerd kan worden per boot ipv vrachtwagen. Het zal veel overslag en transport over de weg schelen. We zullen verder onderzoeken wat de mogelijkheden daarin zijn.



14	Bewoner	<p>Hartelijk dank voor de toezending van de nota Visie stadswater, een onderwerp waarbij ik mij betrokken voel, vooral als gelukkige bewoner van een huis aan de Weerdsingel Oostzijde, met mooi uitzicht op het water en de bomen aan weerszijde daarvan. Het is altijd boeiend om te zien op wat voor manieren de mensen van het water genieten: wandelend, joggend, fietsend, suppend, kanoënd, roeiend en zittend in een motorboot. Hier komen een paar opmerkingen bij uw nota:</p> <p>a- Terecht besteedt u aandacht aan het beperking van geluidsoverlast, maar daar hebben we eigenlijk weinig last van, behalve op feestdagen zoals Koningsdag.</p> <p>b- De vaarvoertuigen hebben allemaal hun eigen mogelijkheden en beperkingen. Dat maakt het schouwspel zo levendig. Maar veel deelnemers zijn beginners, ze weten niet hoe ze hun bootje, bv de kano moeten besturen, laat staan dat ze begrijpen wat ze van andere boten kunnen verwachten. Zeker als de drukte verder toeneemt, is het een idee om de gevolgen van botsingen minder ernstig te maken door te stimuleren dat alle soorten boten een (lage) ongeveer even hard (of liever: langzaam) varen.</p> <p>c - wandelaars en joggers maken gebruik van onverharde paadjes die tussen de weg en het water liggen. Het is er best druk en daardoor worden de paadjes vanzelf steeds breder, ten koste van het gras en de planten aan de wallekanten. Een oplossing is de paadjes smal te houden door een laag hekje aan beide kanten. Als de drukte nog meer toeneemt, kunnen de joggers dan niet beter op een deel van het fietspad lopen?</p> <p>d - dan het zwemmen. In uw nota pleit u voor meer plaatsen waar mensen dichtbij huis kunnen zwemmen. Dat heeft mijn hartelijke instemming en ik wil graag nog een argument toevoegen. Het is een bijzondere ervaring om een stad vanuit het water te bekijken. Zo kun je in Bazel door de hele binnenstad in de Rijn zwemmen (ook bv in Schaffhausen, in Bern in de Aare en in Wenen in de Donau-armen). Dat is een belangrijke toeristische attractie. Gevaarlijke situaties worden daar vermeden door afbakeningen en strenge regels, maar ook doordat veel zwemmers hun kleren meenemen in een felgekleurde waterdichte tas die als boei fungeert, zodat ze beter zichtbaar zijn. Er is nog een ander voordeel van stadswemmen: wie gewend is dat in het stadswater gezwommen wordt, zal er geen troep in gooien. Dus naarmate er meer mensen in zwemmen, zal het water steeds schoner worden. Daarom ondersteun ik uw voornemen om actief verder te zoeken naar andere zwemplaatsen in de stad dan de Muntsluis en de Veilinghaven (de Kromme Rijn bij Amelisweerd en de Ruigenhoekse polder zijn ook de moeite waard maar liggen toch echt buiten de stad). Natuurlijk is het water bij veel kandidaten vaak smal en/of druk bevaren. En natuurlijk moet u ook rekening houden met belangen van anderen. Maar vergelijk het met onze "fietsstraten waar de auto te gast is": de toestand daar is voor fietsers nog lang niet ideaal, maar er zijn onmiskenbaar vorderingen gemaakt. Wederzijdse aanpassing is een langdurig proces.</p> <p>e - ten slotte nog een adhesiebetuiging bij uw voornemen om de toegestane zwemplekken royaal te voorzien van trappetjes en steigers.</p>	<p>Hieronder kort antwoord op uw punten:</p> <p>a. Goed om te lezen dat geluidsoverlast bij Weerdsingel meevalt (alleen Koningsdag). Op andere locaties in de stad wordt dit door bewoners ook anders ervaren.</p> <p>b. We delen uw mening dat onervaren bestuurders van boten het grootste gevaar op het water zijn. Daarom stellen we ook verbeteringen voor rond voorlichting en communicatie met als doel om goed en veilig vaargedrag te bevorderen (zie paragraaf 3.4, verbetermogelijkheden 10.1 t/m 10.3). Maximale vaarsnelheid van 4,5 km/u is verplicht (zie paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 10.4). Het handhaven van deze maximum snelheid zal onderdeel worden van het handhavingsprogramma (paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 11.3).</p> <p>c. De gemeente is een project gestart waarbij we de Weerdsingel fiets- en wandelvriendelijker willen maken. Hierbij wordt ook een wandelpad aangelegd waar joggers gebruik van kunnen maken. Zie voor meer info deze site: <a href="https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/weerdsingel-oostzijde-fiets-en-wandelvriendelijk-maken/">https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/weerdsingel-oostzijde-fiets-en-wandelvriendelijk-maken/</a></p> <p>d. &amp; e. Wij danken u voor uw positieve ondersteuning van ons voorgenomen beleid. m.b.t. het verbeteren t.a.v. de mogelijkheden om in de stad in het open water te zwemmen.</p>
----	---------	--	---

15	Bewoner	<p>In de DUIC las ik dat jullie bezig zijn met een Visie omtrent het stadswater. Wij zijn zeer blij met de uitbreiding van de gracht aan de Catharijnesingel. Erg mooi gedaan. Zelf gebuiken we de ruimte bij het stadswater zeer regelmatig om te wandelen maar ook te varen met onze elektrische sloep. Wat vooral in de zomer maanden opvalt is de soms hectische tafarelen op de oudegracht. Waar boten elkaar tegemoet komen en het lastig hebben om te manoveren bij de Tolsteegbarriere en zeker ook bij de stadshuisbrug. Is het geen idee om van de oudengracht eenrichtingsverkeer te maken? Dit voorkomt een hoop gedoe zo nu en dan. Succes met de plannen!</p>	<p>Fijn om te lezen dat u ook blij bent met de opening van de Catharijnesingel en dat u graag vaart met uw elektrische sloep. Eenrichtingsverkeer in de Oudegracht van Noord naar Zuid is inderdaad één van de beheersmaatregelen en opgenomen in de Visie stadswater (paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 12.2). We passen de Visie aan wat de betreft de periode. Eenrichtingsverkeer geldt alleen van juni t/m augustus en niet meer het hele jaar. Ook wil de gemeente nog wachten met het invoeren van eenrichtingsverkeer. We hebben berekend dat er een knelpunt ontstaat bij de Stadshuisbrug bij een toename van 50% meer boten op een drukke zomerdag. Ten westen van de Stadshuisbrug ligt het rak, dus tot en met de de volgende brug, als eerste helemaal vol met wachtende boten. Een veilige en vlotte doorvaart komt dan in het geding. De gemeente wil het eenrichtingsverkeer kunnen invoeren als we dit punt bereikt hebben. We verwachten dat we de komende jaren dit punt nog niet bereiken.</p>
16	Bewoner Rivierenbuurt	<p>Als bewoner van Rivierenwijk, een van de meest versteende wijken van de stad, zou ik het erg leuk vinden als er een wandelroute direct langs het water zou komen. In een eerdere inspraakavond voor de vernieuwing van de Jutphaseweg, was dat een van de meest genoemde wensen. Bij de laatste plannen lijkt het erop dat daar weinig mee is gedaan helaas: het wandelpad loopt nog altijd langs de straat (tussen de bomen langs de weg en de huizen), en niet langs het water (tussen de bomen en het water dus). Is het mogelijk dat hier nogmaals naar gekeken wordt? De bomen staan dusdanig ver van het water dat dit geen probleem zal zijn voor de boomwortels: langs de Weerdsingel Westzijde staan de bomen dicht bij het wandelpad. Qua budget zal dit ook goed te doen zijn. Helemaal als je bedenkt dat er eigenlijk nauwelijks groene wandelroutes zijn in en rondom Rivierenwijk. Ik hoop van harte dat dit nog kan!</p>	<p>Vanuit het project Jutfaseweg is uw vraag uitgebreid geïnventariseerd en is er met meerdere gespecialiseerde collega's gekeken naar de mogelijkheden. Hieruit is gebleken dat het aanbrengen van een pad direct langs het water niet mogelijk is door de bestaande boomwortels en een steile oever. Om een toegankelijk pad te realiseren zouden veel boomwortels worden vernield, waardoor nu gezonde bomen in vitaliteit een terugval krijgen of zelfs gaan afsterven. Het project Jutfaseweg heeft de ambitie om de bestaande groeiplaats van de bomen te verbeteren, daarom is het jaagpad aan de straatzijde van de bomen ontworpen.</p>

17		<p>Ik vind de overlast beperkingen en daarbij behorende venstertijden erg logisch. Echter vind ik het ook niet meer dan normaal dat mensen via een klein boxje muziek op hebben staan overdag op de boten of andere vaartuigen. Zeker bij kleine fluisterbootjes waar mensen vaak met een hapje en drankje van Utrecht en van de zon genieten in de zomer is het niet raar dat hierbij muziek wordt opgezet. Tegen het invoeren van een verbod voor versterkt geluid in heel Utrecht wil ik dan ook bezwaar maken. Ik en veel van mijn vrienden en kennissen in de stad zien dan ook graag dat hierop de Visie word aangepast. Bijvoorbeeld door een achtergrond muziek of tot een bepaald decibel toe te staan tussen bepaalde venster tijden. Dezelfde tijden kunnen gehanteerd worden als het vaarverbod of versterkt geluid toestaan vanaf 11.00 tot 23.00 in zomer maanden. Zo voorkomen we dat de meerderheid van de stad zich moet aanpassen wanneer zij gebruik maken van gezamenlijke voorzieningen (stadswater) aan een kleine groep mensen die ervoor gekozen heeft langs het water te wonen en dus ook bij koop of huur van een woning aan het water weet dat er overdag bootjes langs kunnen komen met een boxje tijdens warme zonnige dagen. Eventuele venstertijden voor versterkt geluid via een klein boxje toch voor minder overlast voor bewoners. Maar word er wel duidelijk gemaakt dat een bepaald gedrag en bij behorend overlast hoort bij de gekozen woonlocatie van een minderheidsgroep (bewoners van de binnenstad). Elke wijk/gebied in Utrecht heeft zo zijn voor en nadelen. Langs het water vooral in de binnenstad is een nadeel dat er geluidsoverlast van gebruik kan zijn want openbaar water is. Mocht dit een te groot nadeel zijn, zijn er mooie stukken water om aan te wonen in Utrecht vooral buiten het centrum waar deze overlast niet is of veel minder. Kortom er zijn dus alternatieven. Ik vind dus niet dat de meerderheid zich moet schikken naar een minderheid maar wel rekening moet houden met. Dus verzoek ik de Visie op dit punt aan te passen door een van mijn suggesties toe te voegen.</p>	<p>In paragraaf 3.4 onder verbetermogelijkheid 11.4 hebben we een verbod op versterkte muziek vanaf vaartuigen opgenomen. Nu staat in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente dat versterkt geluid niet mag als het leidt tot overlast naar anderen. In de praktijk blijkt deze regel niet goed te handhaven. Het is namelijk niet objectief vast te stellen wat overlast voor anderen inhoudt. Uw suggestie over Db regulering in plaats van verbod op versterkte muziek is niet uitvoerbaar voor toezichthouders van gemeente. In de uitwerking van regel zullen we soepel blijven omgaan met muziek op een klein boxje. Tot slot willen we deze regel voor alle stadswateren en niet alleen voor de binnenstad laten gelden. Anders verplaatst het probleem zich naar andere stadswateren. Zo geldt voor Amsterdam deze regel alleen voor de binnenstad en is er nu extra veel geluidsoverlast op de Amstel waar deze regel niet geldt.</p>
----	--	---	---

18	Bewoners Oudegracht	<p>Als eerste onze waardering dat er goed wordt nagedacht over het gebruik van het stadswater. Wij genieten als bewoners aan de Oudegracht ieder dag van de unieke locatie en het is fijn om te zien dat veel Utrechters hier ook van genieten. Wij zien ook dat het veel drukker wordt, met gevaarlijk situaties en geluidsoverlast tot gevolg. Enkele suggesties om de Visie stadswater op aan te passen:</p> <p>a) Blz 18: wandelroutes langs het water. Langs de Oudegracht is het best lastig wandelen. Autos staan geparkeerd langs de Oudegracht, fietsen op de stoepen voor de huizen. En op straat rijden auto's, fietsen en scooters. Oorspronkelijk was de strook langs de railing aan de kant van de Oudegracht bedoeld als stoep. Helaas staan daar nu auto's op geparkeerd: lastig lopen en dat geeft meer verkeer (los nog van schade aan de werfkelders doordat auto's bij het parkeren steeds de stoeprand op moeten rijden). De gemeente heeft plannen om het aantal parkeerplaatsen aan de Oudegracht terug te dringen, wat meteen ook als resultaat minder verkeer over de Oudegracht zal hebben.</p> <p>Op blz 45 paragraaf 2.1 staat de ambitie voor het aanleggen van wandelpaden, langs de Oudegracht hoeven alleen de geparkeerde auto's van het aangelegde wandelpad afgehaald te worden. Verzoek om op te nemen in de Visie stadswater: De parkeerplaatsen langs de Oudegracht worden versneld opgeheven, zodat de stoep beschikbaar komt voor voetgangers.</p> <p>b) Blz 20. 2.2 Huidige regels. Hele goede vaarregels! Helaas kennen weinig gebruikers deze. Zelfs ondernemers die boten verhuren. Wat suggesties bij de verschillende regels: Ik veroorzaak geen geluidsoverlast. Steeds meer boten varen met versterkte muziek rond. We zien zelfs huurboten waar standaard een stevige muziekinstallatie op staat. In Amsterdam is de regel: geen muziek en schreeuw niet. In paragraaf 11.4 wordt hiernaar verwezen wat betreft de muziek, goed plan. Waarom ook niet het deel "schreeuw niet" overnemen? En uiteraard zorgen dat boten die verhuurd worden geen muziekinstallatie aan boord hebben. Ik bestuur de boot alcoholvrij. Er staat niets over het drinken van alcohol door de passagiers. We zien groepen op boten stevig zuipen met als gevolg veel geluidsoverlast. In de hele binnenstad mag geen alcohol op straat gedronken worden. Maar wel op het water? En natuurlijk wordt er wel gewoon op straat gedronken en ook op het water, moet ook kunnen indien met mate. Maar wel goed om als het uit de hand loopt, in te kunnen grijpen. Wildplassen en zelfs wildpoepen is aan de orde van de dag. Informeren waar openbare toiletten zijn langs de vaarroute waar boten mogen aanmeren helpt wellicht.</p> <p>Wat ons betreft aan de Visie stadswater toevoegen: Op de voorlichting op borden (paragraaf 10.4) naast de vaarsnelheid ook de vaarregels vermelden. Informatie delen waar openbare toiletten te vinden zijn bij aanmeer plekken. Zorgen dat verhuurders geen muziekinstallatie op de boot hebben, geen biertap en op andere manier alcohol consumpties in grote mate aanbieden Aan de vaarregels op blz 20 toevoegen: Ik veroorzaak geen geluidsoverlast; d.w.z. geen muziek en schreeuw niet. Geen alcohol drinken op het water (vergelijkbaar met de regels op straat).</p> <p>c) De Canal pride is als groot evenement genoemd. Harstikke leuk en gezellig, toch wat waarnemingen: Op de boten staan muziekinstallaties gigantisch hard aan, is daar iets over</p>	<p>Dank voor uw reactie en goede ideeën:</p> <p>a) In het Actieplan Voetgangers werkt de gemeente aan een nieuw voetgangersnetwerk. Uw suggesties zullen we meegeven aan onze collega's die hieraan werken.</p> <p>b) Vaar en andere regels gaan we duidelijker communiceren met voorlichtingscampagne en handhavingsprogramma. Uw suggesties nemen we mee in de uitwerking van de de Visie.</p> <p>c) In de Visie staat dat er een verbod komt op versterkte muziek vanaf vaartuigen (paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 11.4). Voor evenementen zoals bijvoorbeeld de Canal Pride wil de gemeente ook dat er met emissievrije vaartuigen wordt gevaren. De praktijk is nu dat er oude vervuilende vaartuigen uit Amsterdam ingezet worden in Utrecht. Bij komende vergunningaanvragen zal in overleg met de organisatiecomités van evenementen worden besproken of dat de komende jaren stapsgewijs kan worden ingevoerd. Voor evenementen geldt ook dat vaartuigen met ingang van 2030 emissievrij zijn.</p>
----	------------------------	--	--

		<p>maximale geluidssterkte over af te spreken? Deze muziekinstallaties, verlichting, rookmachines, koelkasten ect vragen stroom. De dieselaggregaten op de boten om hiervoor de elektriciteit op te wekken draaiden op volle toeren. Vanaf 2025 moeten de boten elektrische motoren hebben, logisch om ook de dieselaggregaten te verbieden. De boten bliezen massaal eco confetti de lucht in. We hebben zelf na een paar weken maar de werf aangeveegd, wat een troep. Na maanden vinden we nog steeds deze eco confetti.</p>	
--	--	---	--

19	Bewoner en zwemmer	<p>Hartelijk dank voor de gedegen waternota die ik van u mocht ontvangen. Het is een prachtig werk geworden dat ik met veel plezier heb gelezen. Ik hoop van ganser harte dat veel van de suggesties opgevolgd zullen worden. Ik heb nog wel wat zaken die ik extra aandacht wil geven.</p> <p><b>Zwemmen</b> Als fervente zwemmer in open water juich ik het enorm toe dat u op zoek bent naar zwemwater in de stad Utrecht. Ook vanuit milieuperspectief is dat belangrijk omdat mensen dan minder snel met de auto naar elders zullen reizen. Ik verzoek u nog eens naar het volgende te kijken. Zoeken naar plekken in de stad waar men kan zwemmen: <i>Munt, veilinghaven, kromme Rijn, singels, oude en nieuwe sluizen</i>. Natuurlijk moet het veilig voor zwemmers zijn in termen van waterkwaliteit en bodem (geen oude fietsen). Op punten waar het water breed is, zou een deel afgebakend kunnen worden voor zwemmers zodat boot- en zwemverkeer elkaar niet in de weg zitten. Een voorbeeld zou genomen kunnen worden van Bern, Basel, Wenen (Alter Donau-arm), Zürich en de steden en dorpen aan de kust van Kroatië. Men zou aan zwemmers de eis kunnen stellen een kleurige ballon bij zich te houden, zodat ze zichtbaar zijn. Last but not least, zou het met name voor oudere zwemmers zoals ik (73) erg prettig zijn wanneer er trapjes komen waarmee je makkelijk het water in en uitkomt. Kijk ook eens bij de plaatsen zonet genoemd.</p> <p><b>Boten</b> Als bewoner van de Weerdsingel OZ kijk ik in de zomer met veel genoegen naar de bootjes, kano's, suppers, waterfietsers enz. die met veel plezier door onze mooie singel varen. Hoewel vele bestuurders niet echt geoefend zijn, heb ik maar zelden een waterongeluk gezien. Toch zou ik willen adviseren dat vaartuigen op de singel een snelheidslimiet krijgen. Van geluid heb ik zelden last, maar in het licht van wat in Amsterdam gebeurt is een geluidslimiet stellen misschien ook niet zo gek. <b>Uitzicht op het water</b> Het uitzicht op het water van de singels is prachtig, maar helaas kunnen alleen bewoners daar vanuit een stoel van profiteren. Zet daar toch een aantal bankjes en picknicktafels zodat ook anderen ervan kunnen genieten. Kijk eens in Krakau in Polen, hoe dat daar is gerealiseerd. Mocht u meer informatie van mij willen hebben, dan ben ik daartoe altijd bereid.</p>	<p><b>Zwemmen</b> Wij ondersteunen uw standpunt t.a.v. het zwemmen. Wij zien ook mogelijkheden om bij brede vaarwegen delen van het water te markeren zodat er ook veilig gezwommen kan worden. En uw suggestie om meer aandacht te geven aan de zichtbaarheid met kleurige drijvende boeien nemen we van harte over, evenals de wens meer trapjes toe te voegen.</p> <p><b>Boten</b> Gelukkig dat er tot nu toe nog geen ongelukken zijn gebeurd. Zwemmen in de stadsbuitengrachten zoals bij de Weerdsingel is gevaarlijk. Daarom stellen we in de Visie stadswater een zwemverbod Vecht, Oudegracht, stadsbuitengrachten, Vaartsche Rijn en Merwedekanaal (paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.3). Om overlast te verminderen wordt een verbod op versterkte muziek vanaf vaartuigen voorgesteld (paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 11.4). Daarnaast geldt al de snelheidslimiet voor vaartuigen van 4,5 km per uur (alleen op de Vecht 6 km/uur).</p>
----	--------------------	--	---

20	Supondernemers	<p>Bedankt voor het toesturen van de notulen van afgelopen 14 november. Heel goed om hierbij aanwezig te zijn geweest. Hoewel de meeste punten niet direct invloed hebben op onze onderneming, willen we nog een aanvulling als reactie geven op onderstaande punten die ons wel het meest van toepassing zijn.</p> <p>a) - Betalen commercieel gebruik. Hoe ziet dat eruit? Komt er een andere categorie voor objecten die je uit het water kan trekken? Ondernemers met kano's en SUPs die niet in het water liggen betalen geen havengeld. We willen dat ook deze ondernemers gaan bijdragen aan de kosten die de gemeente maakt. Dit moet een redelijke bijdrage zijn.</p> <p>Opmerking: We (SUP-ondernemer) maken bijna geen gebruik van de voorzieningen. Je wilt er dan wel wat voor terug (bv. toiletvoorzieningen en handhaving). Suggestie: Mobiele toiletten in seizoenen. Wethouder Schilderman: Is dat een goede oplossing? &gt; Seizoensgebonden oplossingen zouden grootste probleem kunnen weghalen verwachten een aantal ondernemers.</p> <p>b) Opmerking: Naast onze reguliere fulltimebaan hebben wij een SUP-onderneming. Uiteraard levert dit ons ook geld op, waardoor we begrijpen dat er eventueel een redelijke commissie komt. Wij organiseren ook tweewekelijks een SUP clean-up, waarbij we het water van Utrecht schoonmaken met een club mensen. Wij vragen een kleine bijdrage van de deelnemers hiervoor om de kosten eruit te halen, waarvan de helft naar Stichting SUP clean-up gaat.</p> <p>Suggestie: Dat duurzame en goede doelen acties/events, welke bijdrage en het schoonmaken van de stad Utrecht worden vrijgesteld van commissie.</p> <p>Vraag: Verder vragen we ons af hoe deze commissie wordt berekend. Er is een aanzienlijk verschil tussen de grote van de ondernemingen, sommige zijn vrijwel alleen in het weekend actief gericht op groepen en andere zijn meer particulier ingesteld en dagelijks actief.</p> <p>c) - Eenrichtingsverkeer Oudegracht. Wanneer wordt het ingevoerd en wat zijn andere opties? Singels blijft tweerichtingsverkeer. En er blijven uitzonderingen voor hoge schepen en bevoorradingsschepen (zoals de ecoboot, bierboot en werkschepen). Suggestie: Het hoeft niet het hele jaar door te gelden. Bijvoorbeeld alleen in het vaarseizoen of de periode dat het echt druk is. Vraag: Hoe nodig is het? En hoe druk is het daadwerkelijk, kloppen de tellingen?</p> <p>Wethouder Schilderman: We willen dat het toekomstbestendig is. Opmerking: Het is op basis van een heel klein stukje waar er overlast is. Het is niet duurzaam. Kan voorlichting hier niets in betekenen?</p> <p>Opmerking: voor de SUP- /kanovaarders onder Utrecht is het niet toegestaan om aan te meren aan de Oudegracht. Daarnaast zijn er verder weinig lage op- en afstap- of aanmeer locaties aan de Singel om even uit te rusten/pauze te houden.</p> <p>Suggestie: maak de Singel aantrekkelijker om door te varen, meer lage op- en afstapplekken/aanmeerplekken, wc-voorzieningen. Zo wordt de Oudegracht logistiek minder druk. Succes met de verwerking en het uiteindelijke verslag, fijne dag gewenst!</p>	<p>a. Betalen commercieel gebruik (paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.7): het tarief voor verhuurbedrijven van kano's en SUPs zal in lijn zijn met de andere tarieven die worden gevraagd voor vergelijkbare vaartuigen die in Utrechts water een ligplaats hebben. Voor de waterfietsen bij de Stadhuisbrug geldt een tarief van € 35,71 per kwartaal volgens de de Havengeldverordening 2023. Voor kano's en SUPs wordt gedacht aan 50% van dit tarief omdat de kano's en SUPs aan eind van de dag naar binnen worden gehad en in een werfkelder of opslag worden gelegd.</p> <p>b. Meer faciliteiten is vaker genoemd en staat in de Visie bij het aanwijzen van nieuwe ligplaatsen voor verhuurboten en passagiersschepen (paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.4). Verder juicht de gemeente het schoonmaken van het Utrechtse water toe. Hier kan de gemeente geen vrijstelling van commissie voor geven of directe financiële ondersteuning, omdat dat subsidieverlening zou zijn. Initiatieven kunnen via <a href="mailto:samenschoon@utrecht.nl">samenschoon@utrecht.nl</a> ondersteuning aanvragen van materialen, ophalen verzameld vuil etc. Mocht men iets anders willen dan we vanuit Utrecht Samen Schoon standaard faciliteren, dan kijken we wat we eventueel wel kunnen doen of men kan een aanvraag doen bij het Initiatievenfonds.</p> <p>c. De gemeente wil vasthouden aan het eenrichtingsverkeer maar wel anders dan tijdens de inspraak voorgesteld. We passen de Visie aan wat de betreft de periode. Eenrichtingsverkeer geldt alleen van juni t/m augustus en niet meer het hele jaar. Tijdens deze zomermaanden is het druk met boten op het water. Ook wil de gemeente wachten met het invoeren van het eenrichtingsverkeer. We hebben berekend dat er een knelpunt ontstaat bij de Stadhuisbrug bij een toename van 50% meer boten op een drukke zomerdag. Ten westen van de Stadhuisbrug ligt het rak, dus tot en met de volgende brug, als eerste helemaal vol met wachtende boten. Een veilige en vlotte doorvaart komt dan in het geding. De gemeente wil het eenrichtingsverkeer kunnen invoeren als we dit punt bereikt hebben. We verwachten dat we de komende jaren dit punt nog niet bereiken. De gemeente vind het niet wenselijk om éénrichtingsverkeer alleen op drukke dagen of tijdens bepaalde tijdsvensters in te voeren. Ook willen we geen uitzondering maken voor specifieke doelgroepen zoals verhuurbootjes en rondvaartboten. Meerdere uitzonderingen op de regel leidt tot onduidelijkheid waardoor kans groot is dat niemand zich aan het eenrichtingsverkeer houdt. Uw suggestie om meer sup/kano steigers langs de singels aan te</p>
----	----------------	--	---

			leggen hebben we als ambitie opgenomen in de Visie en kunnen mogelijk inderdaad de Oudegracht ontlasten. Het gaat om 5 kansrijke locaties langs op de stadsbuitengrachten (zie paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 6.1).
21	Eneco	In de <b>Visie stadswater</b> van de gemeente Utrecht is op pagina 53 de Themakaart – Varen weergegeven. Hierop staan onder andere locaties voor <i>Kansrijke hubs voor overslag goederen naar water</i> en <i>Zoeklocaties laad- en losplek (stadshalte)</i> . We denken dat de uitsnede van het kaartje niet klopt, want de locaties zijn ingetekend op het terrein van Eneco (Atoomweg 7-9 aan de Energiehaven). Op het terrein wordt elektriciteit en stadswarmte opgewekt. Derden hebben geen toegang tot het terrein en zullen dat gezien de functie ook niet krijgen. We vermoeden dat de stippen horen te staan op de locatie met de gele streep (Kernkade aan de Kernhaven). Ze moeten in ieder geval weg van het terrein van Eneco.	Bedankt voor uw reactie. Op pagina 53 staat op de themakaart de zoeklocatie laad- en losplek (stadshalte) aan de verkeerde zijde van de haven. Deze hoort inderdaad aan de tegenoverliggende kade te liggen. We passen de kaart hierop aan.



22	Vrienden van het Ringpark	<p>Algemeen) Het RingPark Dichterswijk is een buurtinitiatief waar RingPark (Stichting Vrienden van het RingPark en de initiërende landschapsarchitecten) samen met de gemeente Utrecht aan werken. Het Ringpark Dichterswijk verbindt verschillende groengebieden in de Dichterswijk met elkaar. Het RingPark en haar doelstelling raakt aan de Visie Stadswater m.b.t. de oevers/kades van het Merwedekanaal, de Veilinghaven en de Kruisvaart. De doelstellingen van het RingPark en de Visie Stadswater ondersteunen elkaar, waarbij het RingPark ook gaat bijdragen aan de realisatie van de Visie Stadswater. Het RingPark wordt echter niet benoemd in de Visie, het lijkt verstandig om beide even op elkaar uit te lijnen. Vanuit de gemeente Utrecht is Mette Draisma de projectmanager van het RingPark. Het RingPark draagt graag bij aan het verbeteren van de Visie en een realisatie van de Visie. Het RingPark raakt aan de volgende stadswateren: Veilinghaven De Veilinghavenkade Zuid is onderdeel van het RingPark. Het ontwerp om de kade te vergroenen is al in de BlnG besproken en zal binnenkort gerealiseerd worden. De Veilinghavenkade Noordoost is geen onderdeel van het RingPark. De gemeente heeft aanvullend budget gevonden om ook deze kade te vergroenen. Het RingPark ondersteunt dit met ontwerpen. Vanuit de ontwikkeling Veilingstraat 10 (Nicolette Deetman is daar de projectmanager van) trekken RingPark en gemeente ook samen op in een verkenning van de inrichting van het toekomstige 'Veilingplein', dit raakt mogelijk ook de Veilinghavenkade (veranderde trap). Kruisvaart De herinrichting van het pontparkje naast het Trimbos is ook onderdeel van het actieplan van het RingPark. Het doel is om het parkje beter aan te sluiten op de ring en bovendien ook voor natuurlijke oevers en een mogelijke in-/uitstaptelekano. De eerste ontwerpen zijn gemaakt, nadere afstemming met de omwonenden loopt nog. De realisatie van het Hefbrugpark is afgelopen jaar al afgerond, dit grenst ook aan de kruisvaart. De overkant van de Kruisvaart valt onder het project Kruisvaartkwartier. Het RingPark is betrokken bij de in te richten publieke groenvoorziening inclusief de oevers. De projectontwikkelaar zorgt voor de realisatie Merwedekanaal Ook dit is onderdeel van het actieplan van het RingPark. Hier is momenteel nog geen actieve ontwikkeling behalve het plaatsen van een markering (supercells) op de kop tussen kanaal en haven. De Plannen en Schetsen voor deze deelgebieden worden door het RingPark gemaakt in afstemming met de gemeente. Na goedkeuring door de BlnG worden ze door de gemeente gerealiseerd. Naast deze algemene opmerkingen, ook nog een aantal opmerkingen op de tekst van de Visie:</p> <p>a) Blz. 6 (waterkaart)/blz 7 (1.4)/blz 79 (bijlage 1): Waarom wordt hier de Veilinghaven niet genoemd? Wie is de beheer/eigenaar van de Veilinghaven? In de rest van de tekst wordt dit wel apart benoemd.</p> <p>b) Blz. 15/Blz 29/Blz 31: Er zijn geen 3 maar 5 roeiverenigen. Waarom wordt de Roei ploeg Utrecht en Barbarossa niet genoemd? Roei ploeg Utrecht roeit ook op de 3 stadswateren die aan het RingPark raken.</p> <p>c) Blz 18/Blz 19/Blz. 41/blz 45 (2.1)/blz 71 (bestaand groen langs het water): Het zou mooi zijn als het 'rondje Ringpark' ook in de tekst en figuur 4 en 7 wordt opgenomen als wandelroute/groen.</p>	<p>Algemeen). We zullen het initiatief RingPark van jullie en gemeente in de Visie noemen.</p> <p>a) + e) Op de kaart staan de 16 vaarroutes waaronder Merwedekanaal en de 3 officiële zwemlocaties. De Veilinghaven staat in verbinding met het Merwedekanaal. Deze staat niet apart op de waterkaart omdat de Veilinghaven in verbinding staat met het Merwedekanaal. Op de themakaarten komt De Veilinghaven als locatie wel terug. De Veilinghaven is in eigendom en beheer bij de gemeente en niet bij Rijkswaterstaat. Hier geldt momenteel dus geen zwemverbod.</p> <p>b) +d) We nemen beide roeiverenigen (inclusief aantal leden) op.</p> <p>c) We nemen in de tekst en figuur 7 het rondje Ringpark op.</p> <p>e) Bij de verdere uitwerking van de Visie onderzoekt de gemeente of de mogelijke kanoplek bij Trimbos kansrijk is</p> <p>f) Goederenvervoer zet in op meer vervoer van goederen over het water. Daar zijn laad- en losplekken voor nodig. De Veilinghaven is mogelijk daar geschikt voor en staat op de kaart als zoeklocatie. We moeten kijken waar binnen dit gebied dat het beste kan o.a. voor (bouw)logistiek voor Beurskwartier.</p> <p>g) Een groenblauwe verbinding is vakjargon. Hiermee wordt een wandel- of fietspad langs het water bedoeld zoals ook in het RingPark staat.</p>
----	---------------------------	--	---

	<p>d) Blz 21: Roeiploeg Utrecht is gevestigd in de Veilinghaven.</p> <p>e) Blz. 46 (themakaart)/Blz 52/blz 74: Aan de kruisvaart heeft het RingPark bij het Trimbos ook een kano opstaptelek in gedachte. Blz 49: Hoe zit dat met de Veilinghaven? Valt dat ook onder Rijkswaterstaat en geldt daarmee nu ook een zwemverbod?</p> <p>f) Blz 53 (themakaart)/blz 62: Er staat een laden/lossen mogelijkheid in getekend aan de Veilinghavenkade. Wat houdt dat in en hoe verhoudt zich dat tot de plannen voor de vergroening van de beide kades?</p> <p>g) Blz 73: wat is een groen-blauw verbinding? Hoe kan het RingPark daar bij de Merwedekanaal aan bijdragen?</p>	
--	---	--

23	Unitmanager Tussenvoorziening	Ik zou graag vanuit mijn rol als unitmanager van de opvanglocatie NoiZ willen reageren op het Visie document Visiestadwater. Zoals wellicht bekend vangen wij klanten op die dakloos en merendeel kampt ook met een alcohol en of drugsverslaving. In samenwerking met de buurt hebben wij een beheerplan opgesteld waarin wij afspraken hebben gemaakt om binnen een straal van 500 meter geen overlast en of alcohol te nuttigen. In de mooie zomers zien we dat de toestroom van publiek groot is bij de sluisjes en in de omgeving van de Keulsekade. Het is zichtbaar dat er alcohol wordt gedronken door de recreanten. U zult kunnen begrijpen dat dit een aanzuigende werking heeft op onze klanten. Wij zullen steeds uitleggen dat we ons houden aan onze afspraken in het beheerplan maar het voelt niet goed als dit terrein straks gebruikt wordt om vrij en lang te drinken. Ik wil u vragen of u na wilt denken wat voor beeld je wilt uitstralen naar de buurt en de kwetsbare mensen die worden opgevangen en hard werken aan hun herstel.	Wij begrijpen uw zorgen en herkennen het dilemma. Het voornemen om te onderzoeken of de Muntsluis een officiële zwemlocatie kan worden richt zich in de eerste plaats op het sluseiland. We verkennen of de oevers aan de Keulsekade en Kanaalweg hier ook onder moeten vallen. Hierbij zullen we ook rekening houden met de gevolgen voor de omgeving en daarmee ook met uw opvanglocatie. Zie verder ons uitgebreide antwoord bij inspraakreactie 25.
24	Bewoner	Mijn naam is ... en ik woon langs de Vaartscherijn met een tuin aan dit oude kanaal. In de zomer ligt onze sloep (6 mtr) aangemeerd bij de achtertuin. Van november tot eind april ligt de sloep op de kant bij een watersportvereniging. Wij bezitten een ligplaatsvergunning voor een boot met brandstof motor. Een sloep ombouwen tot een E-sloep kost zo leerde ons diverse offertes € 11.000-12.000. Dit is erg veel geld. De sloep werd 14 jaar geleden nieuw aangeschaft voor € 24.000. Een financiële betere oplossing is een hybride motor. Bij de bestaande dieselmotor, die overigens op HVO 100 (schone diesel) loopt, kan een electromotor worden aangebouwd. Dan zijn de kosten € 5000-6000. In het stadswater kan dan emissieloos worden gevaren. De langere trajecten kunnen met de dieselmotor worden gevaren. In de "Visie Stadswater" wordt er natuurlijk gefocust op de utrechtse wateren. Het maakt op ons de indruk dat wij alleen maar rondjes varen binnen Utrecht. Dat is echter niet zo. Wij varen naar Loosdrecht en Muiden, naar Montfoort, Woerden, Gouda, Linschoten etc. Soms ook dagen onderweg met verblijf in B&B. Met een heel groot accupakket kunnen dit soort activiteiten echter niet meer. De hybride motor is voor velen een goede oplossing. Echter het tarief van de ligplaatsvergunning blijft in de dure categorie van brandstof motor, zo leerde vragen aan de gemeente Utrecht. De argumentatie was: "zo staat het in het reglement". Die reglementen zijn toch ook gemaakt, dan kunnen zij toch ook veranderd worden als dit billijk is. (De tarieven veranderen ook jaarlijks) Ik hoop dat booteigenaren met een inbouwmotor die een hybride motor overwegen ook erkent worden door de gemeente en een lager tarief voor de ligplaats tegemoet mogen zien als stimulans voor hun toch behoorlijke financiële inspanning.	Wij willen voor recreatievaartuigen met een motorboot meer tijd geven om over te gaan naar emissievrij varen. We passen de Visie hierop aan. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. Het aangepaste beleid kunt u lezen in paragraaf 3.3 onder ambitie 8. In uw geval geldt de ingangsdatum 1 januari 2027 omdat de gemeent dan emissievrij varen gaat verplichten voor alle recreatievaartuigen met een ligplaats. Zie verder de tabel in paragraaf 2.4 van deze reactienota voor meer uitleg. Hoe schoon hybride motoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. De gemeente wil dus geen uitzondering maken voor hybride boten.

25	<p>Bewoner Leidsekade bij Muntsluis</p>	<p>Mijn stuk en onderstaande opmerkingen horen ook bij de handtekening die we deze ochtend hebben aangeboden.</p> <p>Je laat bewoners in een pretpark/ waterspeeltuin wonen maar stelt geen eisen voor veiligheid en zorg. Dat kan niet!!! Dan zorg je ervoor dat de bewoners op het water ongevraagd deze taak op zich nemen. Want bij gevaarlijke situaties ga je niet weg, maar blijf je toch ongewild kijken of het allemaal goed gaat.</p> <p>Voor zwembaden en speeltuinen zijn er veiligheid eisen. Maar hier zou dan alles mogen. Iedereen welkom. Van 0 tot 112, met of zonder begeleiding, bezopen, nuchter, lachgas, maakt allemaal niet uit. Dat kan je echt niet maken..</p> <p>Vraagtekens en opmerking bij de Visie stadwater nov. 2022.</p> <p>Doelstellingen en status 1.2 Utrecht wil een stad zijn waarin gezond stedelijk leven voorop staat. Vanuit deze stelling wil ik kijken van de Visie over het Stadswater betekend voor ons als bewoners op de leidsekade die wonen rond het Muntplein. Waar ook de Visie van Tegelijkertijd stellen we ook grenzen om de drukte en overlast op het stadswater beheersbaar te houden. Voor deze Visie stadswater geldt het uitgangspunt dat het gebruik van het stadswater niet mag leiden tot achteruitgang van andere waarden zoals waterkwaliteit, onderwaternatuur en erfgoed. Ik mis hier de woon en leefbaarheid van mensen die aan en op het water wonen. Blijkbaar worden die niet mee genomen als het gaat om grenzen stellen en beheersbaar houden van het gebruik van het water.</p> <p>Ook is de gemeente verantwoordelijk voor toezicht en handhaving op gevaarlijke brugspringers en overlast door wildplassen, zwerfafval en geluid vanaf het water. De politie handhaaft op vaarregels (o.a. vaarsnelheid) en zwemverboden. Op dit moment kan de gemeente deze taak al niet aan. Er wordt zelden gehandhaafd op bovenstaande. En nooit boetes uitgeschreven als men deze regel overtreedt in ons gebied. Ook van de brug af springen wordt niet gehandhaafd.</p> <p>pag. 29,, Watersport a. Roeiers. In de stad Utrecht wordt met veel plezier geroeid. Er zijn 3 roeiverenigingen met totaal ruim 2.500 leden. b. Kano en SUP Hier wordt duidelijk vergeten dat er meer (sport)verenigingen op het( vooral Merwedekanaal) zijn. Zoals de sloeproeiers, Scouting Baracuba zeeverkeners, Wilhelmina zeeverkeners. Ook deze groepen mogen niet worden vergeten in de Visie. Ze komen nu sporadisch in het verhaal voor. Maar ook zij verdienen ruimte.</p> <p>Pag. 35, Tot slot onderzochten we of het in de binnenstad drukker wordt op het water als de singel bij Smakkelaarsveld naar de Leidse Rijn geopend wordt. Zullen er meer boten vanuit Merwedekanaalzone naar de binnenstad varen of spreiden boten uit de binnenstad zich meer omdat ze de stad uitvaren? Als het gaat om het zwemmen kan men echt pas weten wat het effect is als de Leidsche Rijn open is. Bij mooi weer komen er nu ook al vaartuigen vanuit het Merwedekanaal of de stad hier in de Muntsluis een hele dag voor anker liggen. Ook is het nog niet duidelijk of de rondvaartboten deze kant op komen. Er is bij het bevaarbaar maken van de Leidsche Rijn wel gezorgd dat deze mogelijkheid er is, dankzij de lobby van de</p>	<p>Wij begrijpen dat een mogelijke aanwijzing van de Muntsluis tot een officiële zwemlocatie grote gevolgen kan hebben voor jullie als omwonenden en dat jullie hier zorgen over hebben. Op 16 februari 2023 hebben we hier nader overleg gehad met vijf bewoners van de directe omgeving Munt en Muntsluis. In jullie inspraakreacties en tijdens dit overleg geven jullie aan dat de overlast van bezoekers bij Muntsluis afgelopen jaren sterk is toegenomen en dat de mate van overlast voor de bewoners nu al onacceptabel is geworden. Tijdens een hete zomerdag komen meer dan 1.000 mensen zwemmen bij de Muntsluis. Deze aantallen geven onvermijdelijk overlast naar bewoners die dichtbij wonen. Daarnaast geven jullie ook aan dat conflicten ontstaan tussen groepen bezoekers bij de Muntsluis die alcohol drinken en de nabijgelegen opvangcentrum Noiz waar mensen leven met een verslaving achtergrond (drugs en alcohol). Recreatie van bezoekers en re-integreren van een alcoholverslaving gaat niet goed samen. Ook zijn er zorgen over de veiligheid van zwemmers (met name kinderen) vanwege de sterke stroming als er wordt gespuid, het springen van bruggen en het gevaar dat volgt uit de combinatie van varen, roeien en zwemmen bij de Muntbrug en Muntsluis. In de Visie zullen we in paragraaf 2.3 een extra tekst opnemen waarin dit wordt beschreven.</p> <p>Wij delen uw mening dat momenteel in de Muntsluis en Muntbrug conflicterende belangen spelen m.b.t. varen en zwemmen. Vandaar dat wij de Muntsluis hebben opgenomen als locatie waarvoor nader onderzoek noodzakelijk is met betrekking tot het varen en zwemmen. In paragraaf 3.2 onder verbetermogelijkheid 4.1 zullen we de tekst hierop aanpassen. De huidige tekst suggereert nu te veel een gewenste einduitkomst (officieel maken) terwijl we nog niet weten of dit haalbaar is. Voor de veiligheid rond de Muntbrug hebben we een aparte verbetermogelijkheid opgenomen in de Visie (zie paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 12.5).</p> <p>Omwonenden ervaren afgelopen jaren toenemende overlast in de zomermaanden door zwemmers en andere bezoekers en vrezende een nog verdere toename van het aantal zwemmers (en overlast) als het water officieel zwemwater zal worden. Het gebruik van stadswater mag niet ten koste gaan van de woon- en leefbaarheid voor bewoners op en langs het water. Voor het aanwijzen van mogelijke nieuwe</p>
----	---	---	---

	<p>rondvaartbedrijven.</p> <p>Pag 36, De niet-officiële zwemplekken voorzien nu in een belangrijk deel van de behoefte, maar hun succes geeft ook steeds meer overlast en veiligheidsrisico's. De locatie Muntsluis is hiervan het meest duidelijke voorbeeld. Gemeentelijk beleid over hoe om te gaan met de niet-officiële zwemplekken ontbreekt nog, Men weet dat er al overlast is. Het trekt niet alleen zwemmers aan, maar ook alcoholisten en mensen die minder gezellige bedoelingen hebben. Het handhaven zal echt een belangrijk punt worden. Daarnaast zal een plek als deze die wordt aangegeven als officieel zwemwater ook in de nacht zijn aantrekkingskracht houden. Ook nu gaan er regelmatig dronken mensen even zwemmen na 1 uur in de nacht , want dat is toch zo leuk! Ik ga in het zwemseizoen al regelmatig ( 2 tot 4 keer per week ) 's nachts mijn bed uit om te vragen om mensen niet van de brug af willen springen en niet willen zwemmen.</p> <p>Pag 36, De gemeente wil het zwemmen faciliteren op de plekken waar het kan door inrichting van de oever en het aanbrengen van voorzieningen (toiletten, afvalbakken, zwemtrapjes, steigers). Aan de andere kant willen we het zwemmen ook ontmoedigen of verbieden als het te veel conflicteert met andere functies, de veiligheid- en gezondheidsrisico's te groot zijn en/of leidt tot te veel overlast. In de Visie is geld een probleem. Er wordt zelfs gezegd dat bepaalde wensen betaald moet worden uit het initiatievenfonds. Dat bewoners een aanvraag kunnen doen voor bijvoorbeeld trapjes. Op deze manier speel je buurtbewoners tegen elkaar uit. De ene wil nog een beetje rust bewaren en de ander die wat verder van het water woont vindt dat die gefaciliteerd moet worden. Op dit moment zijn er afspraken met RWS over het onderhoud van de oevers en zetten bewoners zich in om de oevers minder aantrekkelijk te maken voor grote groepen recreanten, zodat de biodiversiteit kan worden gewaarborgd en de leefbaarheid in de buurt ook een beetje. Bij heftig gebruik van de oevers zie je in droge tijden dat de oevers kaal worden. Dan is er geen biodiversiteit meer is en dat de overlast toeneemt.</p> <p>Pag.47, Ten eerste onderzoeken we bij alle uitbreidingslocaties waarbij nieuw water wordt aangelegd of dit water zo kan worden ingericht dat hierin kan worden gezwommen, zodat bewoners conform de gemeentelijke doelstelling binnen tien minuten fietsen bij een buitenzwemlocatie kunnen zijn. Momenteel wordt er conform motie M47/2022 onderzocht of er in de verdere ontwikkeling in Papendorp een stadsstrand gerealiseerd kan worden. Waarom is het nodig dat men op een afstand van 10 min. fietsen kan zwemmen. Als je dat wil kan je beter buiten de stad gaan wonen. En fietsen is ook een goede beweging en zeker niet erg om langer dan 10 min. te fietsen voor je veilig kan zwemmen. Dit mag geen reden zijn om niet met aandacht te kijken of iets haalbaar is.</p> <p>Pag. 48, In het onderzoek kijken we ook naar de beheerbaarheid van de locatie, de mogelijkheid om sanitaire voorzieningen toe te voegen en de gevolgen voor omwonenden. Vooralsnog kijken we niet naar badtoezicht of extra horeca. Dit onderzoek doen we zoveel mogelijk samen met de provincie, het waterschap, Rijkswaterstaat, de RUD, het recreatieschap en de gemeenten Bunnik en De Bilt. Dit onderzoek moet zoveel mogelijk ook samen met bewonersgroepen worden uitgevoerd. Dat er niet naar badtoezicht wordt gekeken omdat dit kosten met zich</p>	<p>officiële zwemlocaties wordt dit belang daarom meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek. De omwonenden en andere belanghebbenden in de buurt van de Muntsluis worden nauw betrokken bij dit vervolgonderzoek. Dit zullen we duidelijker aangeven in paragraaf 3.2 onder verbetermogelijkheid 4.1. Verder zullen we ambitie 11 "Verminderen van overlast vanaf het water" in paragraaf 3.4 ruimer formuleren. De ambitie wordt dat we overlast vanaf het water en vanaf de oever bij drukbezochte zwemlocaties zoals Muntsluis en Veilinghaven willen verminderen. Daarbij nemen we ook een nieuwe verbetermogelijkheid 11.5 op in de Visie met een beschrijving van mogelijke maatregelen om de overlast voor omwonenden te verminderen. Mogelijke maatregelen zijn een verbod op versterkte muziek bij zwemplekken (dus niet alleen vanaf het water maar ook op de oever), dagelijks toezicht op warme dagen, het aanbrengen van struiken en andere begroeiing om het aantal recreatieplekken op de oever te beperken en een mogelijk alcoholverbod (mede in relatie tot opvangcentrum Noiz). Uit het haalbaarheidsonderzoek rondom de uitbreiding van officiële zwemlocaties (zie paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1) moet blijken welke maatregelen effectief (technisch uitvoerbaar en betaalbaar) zijn en worden gedragen door de buurt. Tot slot nemen we in hoofdstuk 4 een nieuw leidend principe op. Dit principe heeft als doel om de overlast voor omwonenden mee te wegen in de verdere keuzes bij de verdere uitwerking van de Visie. We nemen hierin op dat in de stad Utrecht levendigheid in balans moet zijn met rust en leefbaarheid voor omwonenden. De balans is op elke plek anders. Op sommige plekken is de hoofdfunctie wonen, op andere plekken is de hoofdfunctie recreëren. In de uitwerking van de Visie zullen we samen met omwonenden nadere afspraken maken met als doel om overlast te beperken en op de meest drukbezochte plekken, zoals het gebied rond de Munt en de Muntsluis, de overlast te verminderen ten opzichte van de afgelopen jaren.</p> <p>Op basis van de bevindingen uit het haalbaarheidsonderzoek zal het college in afstemming met de omwonenden, medeoverheden en gemeenteraad bepalen of ze officieel zwemwater wenselijk en haalbaar vinden of dat de locatie beter een niet-officiële locatie kan blijven of dat zwemmen zelfs verboden moet worden. Uit dit onderzoek volgt ook hoeveel het aanwijzen van officieel zwemwater of het verbeteren, het ontmoedigen of verbieden van de niet-officiële locatie zal kosten.</p>
--	--	---

	<p>meebrengt vind ik een kwalijke zaak. Handhaving en veiligheid zal een belangrijk punt zijn om de leefbaarheid voor de omwonenden een klein beetje te kunnen garanderen. Ook is het belangrijk om in samenspraak met de bewoners te kijken waar bijvoorbeeld sanitaire voorzieningen kunnen komen.</p> <p>Pag. 48, Mocht er sprake zijn van aanzienlijke risico's die we niet kunnen wegnemen, maar wel acceptabel zijn, dan plaatsen we een informatiebord om zwemmers op de risico's te wijzen. Borden werken niet. Dat zien we nu ook al. Dat is juridisch je dekken als gemeente en heeft niets met veiligheid te maken. Ook is het belangrijk om een definitie van "aanzienlijke risico's" te maken. Waar waarschuwt je wel voor en waar niet voor? En op hoeveel plaatsen zet je een informatiebord?</p> <p>Pag. 50, Beter voorlichting over en handhaving van regels, het huidig zwemverbod in het Merwedekanaal, het aanpakken van brugspringers en het remmingswerk ter hoogte van de Munt zijn daarbij belangrijk. Hoe denk men de voorlichting te verbeteren en hoe te handhaven? Er is ook nu geen handhaving als het om het springen van de brug gaat. Gaat men informatie geven op basis en middelbare scholen geven? Hoe gaat men mensen leren hoe ze moeten varen? Gillende kinderen, harde muziek en schreeuwende alcoholisten. Hoe zorg je dat bewoners niet in een pretpark komen te wonen?</p> <p>Pag 67, 11.2 Het invoeren een vaarverbod voor de nacht (00.00 uur - 7.00 uur) Om de rust voor bewoners aan het water te bevorderen en overlast te beperken, stellen we een tijdslijm in voor alle boten. Ik zou dit willen terug schroeven naar 23 uur en ook het zwemmen hierbij expliciet benoemen. Dat het gewoon verboden is om met een bootje of zwemmende zich in het water te begeven na 23 uur tot 7 uur in de ochtend. Vooral na 23 uur beginnen mensen echt dronken te worden en is de overlast veel groter. Maar alles staat of valt met handhaving.</p> <p>Pag 67, 11.4 Verbod op versterkte muziek vanaf vaartuigen Op bewoonde delen van de vaarroutes in Utrecht (vooral langs de Oudegracht) staan de huizen erg dicht op het water. Ook liggen er woonboten op de Vaartsche Rijn, Vecht, Merwedekanaal, Kromme Rijn, Leidsche Rijn en Terwijde. Het water weerkaatst het geluid vanaf boten en werkt als een soort klankkast. Versterkte muziek zorgt voor een nog groter effect van deze klankkast. Nu staat in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) Het is echt heel belangrijk dat dit verbod niet alleen op, maar ook gaat gelden als je langs de oever aan het water zit. De recreant moet leren rekening te houden met mede recreanten en de bewoners. Dus niet alleen op het water maar ook op het pleintje en de oevers langs het water versterkte muziek verbieden. De Rijks Munt is ook een klankkast als het om geluidsoverlast gaat. Vooral als het nog drukker wordt is dit een heel belangrijk punt om te handhaven. En niet alleen op bewoonde delen. Gewoon NIET. Ook dieren hebben een beetje recht op rust. Eén duidelijke regel.</p> <p>Pag 69, 12.1 Uitbreiden tellingen en verkeersmodel binnenstad naar Merwedekanaal Om mogelijke verkeersmaatregelen op het Merwedekanaal beter te beoordelen is nader onderzoek nodig. In 2022 hebben we het meetnetwerk uitgebreid met een meetlocatie bij de Muntbrug. Daarnaast blijven we monitoren op de huidige plekken. We willen voor het Merwedekanaal</p>	<p>Vooralsnog is er - zoals u aangeeft - inderdaad nog geen budget vanuit de gemeente of andere overheden voor het uitvoeren van maatregelen en extra handhaving. Dit geld is wel nodig in het geval dat de gemeente Utrecht de provincie zou willen vragen een nieuwe officiële zwemlocatie aan te wijzen. Pas als er overeenstemming is dat officieel zwemwater voor deze locatie wenselijk en haalbaar is, er voldoende draagvlak bij de direct omwonenden is, en er voldoende middelen zijn om de locatie hiervoor in te richten en in de toekomst te beheren zal de gemeente de provincie voorstellen deze locatie aan te wijzen als officieel zwemwater. De provincie is de bevoegde overheid om hierover een besluit te nemen.</p> <p>Naar verwachting zullen er vanaf 2028 meer boten varen omdat de Leidsche Rijn wordt doorgetrokken naar de binnenstad. De inzet is om deze vaarweg bevaarbaar te maken voor schepen tot 1.90 meter hoogte, vergelijkbaar met de oostelijke Stadsbuitengracht. In de Visie zijn geen nieuwe ligplaatsen of op- en afstapplaatsen voor rondvaartboten opgenomen in de Leidsche Rijn of het Merwedekanaal (zie figuur 9). Hoe druk het zal worden als de Leidsche Rijn weer is doorgetrokken vanaf Stadsbuitengracht is moeilijk in te schatten. Daarom blijft de gemeente de komende jaren monitoren op de Muntbrug om het effect van maatregelen en evt. nieuwe knelpunten in beeld te krijgen. Zo houden we vinger aan de pols en kunnen we indien nodig bijsturen. De gemeente erkent dat varen en zwemmen op dezelfde locatie vanuit veiligheid niet samengaan. Daarom is in paragraaf 3.4 verbetermogelijkheid 12.5 opgenomen. Samen met (woonboot)bewoners en roeiers wil de gemeente tot een concrete oplossing komen om de veiligheid bij de Muntbrug en het Merwedekanaal te waarborgen. Om de boten goed te geleiden wordt aan een remmingswerk bij de Abel Tasmanbrug gedacht. De exacte locatie, vormgeving en kosten van het object moet nog worden uitgewerkt. Tot 2028 hebben we hier de tijd voor.</p>
--	---	--

	<p>weten wat het huidig aantal vaarbewegingen en incidenten is (nulmeting). Eigenlijk kan je pas bij de Muntsluis een beslissing nemen om hier officieel zwemwater te maken als de vaarweg Leidsche Rijn naar de stad echt open is. Dan kan je zien welke consequenties dat heeft voor de drukte in dit vaargebied. Ook is dan duidelijk of rondvaartboten hier naar toe kunnen varen. Voor die tijd wordt het gissen wat de consequentie zal zijn als deze vaarweg doorgetrokken is.</p> <p>Pag 70, 12.5 Remmingswerk ter hoogte van Munt waar de Leidsche Rijn aansluit op het Merwedekanaal Met motie M56/2021 onder de arm ging de gemeente in gesprek met de roeiverenigingen en woonbootbewoners over de veiligheid op het water bij de Muntbrug. De motie heeft als doel om tot een concrete oplossing te komen om de veiligheid bij de Muntbrug en op het Merwedekanaal te waarborgen. Achter de Muntbrug keren de roeiers met hun boot om vervolgens terug te roeien over het Merwedekanaal. Los van het remmingswerk, als het officieel zwemwater wordt lijkt mij het logisch dat de roeiers dan niet meer tot de sluis gaan varen. Dit om problemen met de zwemmers te voorkomen. Ook nu al waarschuwen wij als woonbootbewoners de roeiverenigingen als het te druk is met zwemmers. We staan via de "gebruikers Merwedekanaal"- app met elkaar in verbinding. Maar als dit officieel zwemwater wordt moeten er andere afspraken worden gemaakt over het roeien tot de sluis. Daarnaast is het wel belangrijk dat bootjes nog steeds het gebied in en uit kunnen varen.</p> <p>Ik heb de hele Visie doorgelezen en uitgespit. Wat mij het meeste zorgen baart is dat er geen geld is voor extra voorzieningen en handhaving. Wij bewoners van het Muntplein hebben de afgelopen zomer als zeer zorgelijk beleefd. Op het plein zaten alcoholisten en mensen die met muziek de leefbaarheid van de bewoners vergalden. De bewoners zaten aan de achterkant in tuin verscholen. Als we de planten water gaven op het pleintje en de afvalbakken leegden kregen we grote bekken en werden we uitgescholden. Als dit gebied echt officieel zwemwater wordt zullen er nog meer mensen van buiten het gebied hier naar toe komen. Er moeten duidelijke regels komen die ook echt door handhavers worden gecontroleerd en beboet. Hekken bij de Sluis dicht dan is het afgelopen met activiteiten op en rond het water. Dan moet de rust ook gehandhaafd worden achter de hekken en bij de oevers langs de fietsbrug en op het Muntplein. En ook overdag handhaven op gedrag en geluidsoverlast. Daarnaast lijkt het mij ondoenlijk om de kwaliteit van het zwemwater te kunnen garanderen. Bij zware regenbuien hebben we overstort op het Merwedekanaal. Het water komt (ongecontroleerd) via de Kromme Rijn onze stad binnen. Bij een te lage waterstand wordt er via een pijpleiding water van het Merwedekanaal bij Nieuwegein naar Utrecht gepompt. En een derde belangrijk punt is de vraag wanneer het gebied te vol is. Hoeveel mensen kan je toelaten zodat het nog een leefbare situatie is. Voor ons bewoners kan het betekenen dat we 5 a 6 maanden in een pretpark wonen. Hoe leefbaar blijft dit gebied voor de bewoners. Ook wij gaan naar school en werk. Wij willen kunnen slapen en als we thuis zijn ook kunnen genieten van de buitenlucht zonder dat we ons moeten verstoppen achter gesloten ramen en kleine achtertuintjes omdat het aan de straatkant onleefbaar is geworden. Ik hoop dat jullie ons huizen- en woonbootbewoners bij de verdere uitwerking van de plannen betrekken, zodat ook onze toekomst als bewoner in dit gebied er een</p>	
--	---	--

		<p>klein beetje rooskleurig uit komt te zien. Waarbij je niet moet vergeten dat overlast echt verder reikt dan de direct omwonenden.</p>	
--	--	--	--



26	Bewonersvereniging De Zilveren Schaats	<p>Bewonersvereniging de Zilveren Schaats, opgericht in 1996, beheert het natuurgebied langs de gelijknamige watergang. Dit voormalige militaire water verbindt de Ridderschapsvaart met de Minstroom en Biltsche Grift. Via deze zijtak stroomt de Kromme Rijn richting de Singels. Honderdvijftig leden, veertig vrijwilligers, een imker en een kudde van acht Maasduinschappen zetten zich dagelijks in om de biodiversiteit in het gebied te versterken, met aantoonbare resultaten. Zo heeft het terrein een veel geroemde bodemstructuur met unieke paddenstoelen en zwammen, met name op en rond de wallen langs de voormalige militaire weg tussen fort De Bilt en fort Vossegat. De oevers langs de watergang zijn in samenwerking met het waterschap onbeschoeid gelaten, zodat zich een biodiverse habitat voor watervogels, libellen en insecten heeft kunnen vormen. Een groen voorbeeld voor watergangen elders in de stad. Het streven in de waterVisie om meer oevers op dergelijke wijze te beheren, juichen we daarom toe. Zo kan de flora en fauna vanuit Amelisweerd en het Kromme Rijngebied dieper de (binnen)stad in komen. Minder enthousiast zijn we dat de Zilveren Schaats - zonder overleg - is opgenomen in de lijst van 68 mogelijke 'verbetermogelijkheden t.b.v recreatie', hoewel dit punt inmiddels als 'niet kansrijk' is aangemerkt vanwege de al lang bestaande en goed functionerende beheerstructuur. Graag zien we dat de Zilveren Schaats definitief afgevoerd wordt van de lijst, ook om onrust onder de vele vrijwilligers weg te nemen.</p>	<p>Het klopt dat het idee om de Zilveren Schaats toegankelijk te maken voor voetgangers door de gemeente tijdens de participatie als niet kansrijk is beoordeeld. Om het natuurgebied bij Zilveren Schaats staat een hek. Aan de andere kant ligt het water direct aan de achtertuinen (zie Participatieverslag, bijlage, verbetermaatregel 3). De gemeente ziet geen reden om de Zilveren Schaats een uitzondering te maken voor verbetermogelijkheid 7.6 (Recreatieve vaartuigen moeten die aan achtertuinen liggen moeten ook betalen voor gebruik van vaarwater). Boten met een ligplaats aan de stadsbuitengrachten en Vaartsche Rijn betalen nu voor een ligplaatsvergunning. De gemeente vindt het eerlijk als de boten van bewoners van de Zilveren Schaats ook betalen voor een ligplaatsvergunning. Zij maken immers gebruik van hetzelfde stadswater rond de binnenstad. Bewoners met een kleine boot kunnen er ook voor kiezen om in de avond hun boot op de kant in de eigen achtertuin te zetten. Dan is een ligplaatsvergunning niet nodig en hoeft niet te betalen.</p>
27	Onbekend	<p>Geen dieselboten meer op de Oudegracht Is er een mogelijkheid om schepen, met name pleziervaart, met dieselmotor te weren van de Oudegracht? Het lijkt me logisch dat de milieuzone die voor auto's en vrachtwagens geldt ook op de een of andere manier voor boten binnen de milieuzone gaat gelden. En het zou het verblijven op de werven en werferrassen een stuk aantrekkelijker (en gezonder) maken.</p>	<p>De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we inderdaad zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. Dit zullen we duidelijker in de Visie zetten. Het aangepaste beleid kunt u lezen in paragraaf 3.3 onder ambitie 8.</p>

28	Wijkplatform Overvecht	<p><b>Algemeen</b></p> <p>In het algemeen worden komend jaar verschillende visies uitgewerkt voor Overvecht. Kaderstellend wordt de Omgevingsvisie Overvecht waarin openbare ruimte, verdichting, groen en mobiliteit worden uitgewerkt. Daarnaast wordt een masterplan uitgewerkt voor Centrum Overvecht. En dan zijn er nog deelplannen voor onder andere de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en wordt een speelruimtescan opgesteld.</p> <p>Op pagina 5 van de (concept) Visie stadswater staat:</p> <p>“De gemeenteraad stelt deze Visie vast als onderdeel van de ‘Omgevingsvisie Utrecht’. In de Omgevingsvisie Utrecht staat al het gemeentelijke beleid over de fysieke leefomgeving. De ‘Visie stadswater’ valt onder het thematisch beleid.”</p> <p>Wij zien de Visie stadswater als een onderdeel van de integrale ontwikkelingen in Overvecht (tot 2040) die samenkomen in de Omgevingsvisie Overvecht. Deze wordt in de loop van 2023 ontwikkeld en zal naar verwachting eind 2023 vastgesteld worden. Daarom is het nodig dat er afstemming komt bij de vaststelling van de Visie Stadswater en de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, zodat de Visie stadswater naadloos kan aansluiten op de andere visies voor Overvecht.</p> <p>Verder staat op pagina 5 van de (concept) Visie stadswater:</p> <p>“Utrecht wil een stad zijn waarin gezond stedelijk leven voorop staat.</p> <p>....</p> <p>Utrechters vinden het fijn om op en aan het water te verblijven. Het biedt goede mogelijkheden voor ontspanning, exploitatie, sport en recreatie. Tijd en ruimte om op en in het water plezier te hebben, maar ook om je terug te trekken en te genieten van natuur en rust.</p> <p>....</p> <p>Daarbij willen we het stadswater ook meer gebruiken om goederen per boot te verplaatsen.</p> <p>....</p> <p>We willen een stad zijn waar iedereen dichtbij huis verkoeling aan het water kan zoeken.”</p> <p>Voor Overvecht hebben wij de volgende inhoudelijke reacties:</p> <p><b>a) Wandelroutes</b></p> <p>Op pagina 18 e.v. worden wandelroutes langs het stadswater beschreven.</p> <p>“De wandelroutes langs het water heten in het beleid van gemeente groen-blauwe verbindingen. Deze verbindingen zijn belangrijk voor de gezondheid en verkoeling. Daarnaast zijn deze verbindingen van groot belang voor de natuur zelf, de biodiversiteit en ecologie.”</p> <p>Overvecht kenmerkt zich door veel kwalitatief groen én veel (stads)water. Veel ommetjes in de wijk lopen door het groen en langs het water. Het is opmerkelijk dat met name in Overvecht-Zuid nauwelijks wandelroutes zijn beschreven, terwijl het Park de Watertoren een grote vijver heeft en er diverse blauwe verbindingen zijn met interessante oevers. Wij stellen voor de onderstaande routes op te nemen in de kaarten. Dit kan dan in de Omgevingsvisie verder uitgewerkt worden.</p> <p>De wandelroute die in de Visie ontbreekt is een rondje om het water Park de Watertoren, via</p>	<p>a) Wandelroutes. De Visie stadswater beperkt zich tot 3 huidige officiële zwemlocaties en 16 doorgaande vaarwateren (zie paragraaf 1.3 en figuur 1). De kleine wateren zijn niet opgenomen in deze Visie en daarom zijn niet alle wateren in Overvecht opgenomen. Dat wil niet zeggen dat deze kleinere ommetjes langs het water niet belangrijk zijn voor de stad. De route die u beschrijft van Park de Watertoren naar de Vecht is (heel grofweg) aangegeven in figuur 7 op pagina 41. Deze routes zullen verder worden uitgewerkt in een nog vast te stellen voetgangersnetwerk (onderdeel van Actieplan Voetgangers). Zie verder paragraaf 3.1, verbetermogelijkheid 2.1.</p> <p>b) Het maken van een mogelijke bootverbinding over de Vecht bij de Einsteindreefvoor fietsers of voetganger is niet onderzocht. Het valt buiten de afbakening (zie paragraaf 1.3). De Visie richt zich op het gebruik van het openbare water waar je kan varen en zwemmen en gaat niet over nieuwe fiets en voetgangersverbindingen.</p> <p>c) Het idee om ligplaatsen langs de Vecht is niet haalbaar omdat deze voormalige propositiezone onlangs ecologisch is ingericht. Rust voor dieren en planten heeft hier dus voorrang op de aanleg van boten.</p> <p>d) De Visie richt zich op het gebruik van het openbare water waar je kan varen en zwemmen en gaat niet over afgesloten water zoals bij Park de Watertoren.</p>
----	------------------------	---	---

		<p>water langs Lipsosdreef (of Marnedreef) en Zamenhofdreef naar het water langs de Brilledreef (bij Centrum Overvecht), oversteken en dan langs het water in de groenstrook tussen Einsteindreef en Antoniuskwartier naar de Vecht. De visualisatie met Google Earth toont de route.</p> <p><b>b) Mobiliteit</b> Er zou een ligplaats (steiger) voor een fiets/voetgangersboot op de Vecht bij de Einsteindreef kunnen komen. Dit zou een bootverbinding kunnen worden tussen Kasteel Oud Zuylen via Fort aan de Klop en Centrum Overvecht (via eventueel nog een tussenstop) naar het Oude Stadscentrum van Utrecht. Dit zien wij graag opgenomen als mogelijkheid in de Visie stadswater. Het kan verder uitgewerkt worden in het onderdeel Mobiliteitsplan voor Overvecht. De bootverbinding is een alternatief voor de bus en is ook goed voor recreatie.</p> <p><b>c) Ligplaatsen</b> Waar voorheen de prostitutieboten lagen, kunnen recreatieve ligplaatsen op de Vecht gepland worden. Dat is ook goed voor economie van het toekomstig Centrum Overvecht.</p> <p><b>d) Waterrecreatie</b> Er zijn mogelijkheden voor waterrecreatie met bijvoorbeeld waterfietsen, kano's en SUP's: in park de Watertoren en nabij Fort aan de Klop en/of Fort de Gagel. Dit zien wij graag uitgewerkt met belangengroepen en bewoners, niet alleen met exploitanten. Dit draagt dan bij aan voldoende draagvlak in de wijk voor dit plan. De mogelijkheid voor dergelijke recreatie zal vervolgens in de Omgevingsvisie verder uitgewerkt kunnen worden.</p> <p>Naast de wipkip, kleine speeltuintjes, spetterbadjes en trapveldjes in de wijk biedt dit niet alleen voor de kleintjes, maar ook voor jongeren in de wijk meer mogelijkheden voor buitenrecreatie. Mogelijk kan de waterverbinding tussen de vijver in Park de Watertoren en het water langs de Marnedreef geoptimaliseerd worden. Het is dan nodig dit tevens in de Omgevingsvisie Overvecht uit te werken.</p> <p>De visualisatie met Google Earth toont de mogelijkheden. Graag vernemen we een reactie op onze inbreng.</p>	
--	--	--	--

29	Bewoner Vaartsche Rijn	<p>Mijn naam is ... .. jaar en ik woon aan de Vaartsche Rijn met een tuin aan het water. In de zomermaanden ligt onze sloep van 5,85 mtr afgemeerd aan de achtertuin. Van november tot eindapril ligt onze sloep op de kant bij mijn watersport vereniging Het witte Huis op Loosdrecht. Wij hebben een sloep met een binnenboord brandstof motor. Wij hebben toen gekozen voor een binnenboord motor omdat de buitenboord motoren met grote regelmaat gestolen werden. Het ombouwen van deze brandstof motor naar een elektrische E-sloep kost zo'n 12.000,- euro .Dat is erg veel geld in verhouding wat de sloep gekost heeft. Een financiële betere oplossing is om de bestaande motor om te bouwen naar hybride. Bij de bestaande dieselmotor maak ik gebruik van HVO 100 ( schone diesel ). Per jaar verstook ik nog geen 20 liter brandstof in de stad. Het ombouwen naar hybride kost zo'n 6000,- euro wat nog veel geld is als je gepensioneerd bent. Voor hetzelfde geld leg ik zonnepanelen op het dak. Wat een stuk beter is voor het milieu. En het voordeel van hybride is dat ik mijn vaartochten door de provincies Utrecht, Noord Holland en Zuid Holland kan voortzetten. En dat ik veilig het Amsterdam Rijnkanaal kan oversteken. In de "Visie Stadswater "wordt er natuurlijk gefocust op de Utrechtse wateren. Het geeft mij de indruk dat wij alleen maar rondjes varen binnen de stad Utrecht. Maar die stad heb ik na ruim 65 jaar varen wel gezien. Ja het is leuk als je gasten heb. Maar liever vaar ik naar Loosdrecht. Met een E- sloep, zelfs met een groot accu pakket, kan ik mijn vaartochten door de provincies vergeten en dat is natuurlijk niet de bedoeling. Ook gebruik ik de sloep om zeilwedstrijden te volgen, die hele dagen duren. De hybride motor is voor mij de juiste en enige oplossing. Echter het tarief van de ligplaats vergunning blijft in de dure categorie (veel te duur voor wat er geboden wordt ) van brandstof motor, dat vertelde de gemeente Utrecht. De argumentatie was: zo staat het in het reglement. Die reglementen zijn toch ook gemaakt en kunnen ook veranderd worden als dit biliek is. De tarieven worden toch ook ieder jaar aangepast. Ik hoop dat U het reglement gaat aanpassen voor boot eigenaren die overwegen hun boot hybride te maken en een lager tarief voor de ligplaats tegemoet mogen zien als stimulans voor hun toch behoorlijk financiële inspanning. Daarbij komt dat ik alle voorzieningen om mijn sloep netjes te kunnen afmeren en betreden zelf heb moeten laten aanleggen. De gemeente heeft daarvoor totaal geen kosten hoeven te maken.</p>	<p>De ambitie van gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot. Boten met een brandstofmotor worden zoveel mogelijk geweerd in de stad Utrecht, ook voor de doorgaande motorbotenroute BRTN-9 (Vecht, Oudegracht, Stadsbuitengracht-west, Vaartse Rijn en zuidelijk deel Merwedekanaal) vanaf 1-1-2030. Op deze doorgaande route varen nu recreatieve motorjachten met brandstofmotoren. Ook deze motorjachten moeten op termijn emissievrij gaan varen. Hierover gaan we het gesprek aan met Rijkswaterstaat, de provincie Utrecht en aanliggende gemeenten om dit voor elkaar te krijgen. Als we dit in 2025 gaan verplichten krijgen we meer onwenselijke recreatieve motorboten op het Amsterdams Rijnkanaal daarom houden we voor de BRTN-9 route de ingangsdatum 1 januari 2030 aan. Op de BRTN-9 route blijft het dus langer mogelijk emissievrij te varen en geldt niet het jaar 2025. De Visie hebben we hierop aangepast. Voor recreatievaartuigen met een ligplaats wil de gemeente emissievrij varen invoeren in twee stappen. 1) Met ingang van 1 januari 2025 verplichten we dat alle boten met een recreatieligplaatsvergunning die buiten de landelijke motorbotenroute liggen (BRTN-9) om emissievrij te zijn. Dit zijn ligplaatsen langs de oostelijke stadsbuitengracht, Bilsche Grift, Zilveren Schaats en de Leidsche Rijn (tussen Stadsbuitengracht en Amsterdamrijnkanaal) en het Merwedekanaal tussen afslag Vaartsche Rijn en sluiscomplex Oog in Al (Muntsluis). Hier liggen al kleinere boten die veelal elektrisch zijn en redelijk snel en goedkoop zijn om te bouwen met een nieuwe elektrische buitenboordmotor. 2) Met ingang van 1 januari 2027 gaat de gemeente emissievrij varen verplichten voor alle recreatievaartuigen met een ligplaats. Langs de landelijke motorbotenroute BRTN-9 geldt een overgangsregeling van twee jaar. Dit betreft recreatieligplaatsen langs de Vaartsche Rijn. Op deze doorgaande route mogen tussen 2025 en 2027 nog recreatievaartuigen met een brandstofmotor liggen. De kosten voor het verduurzamen van uw recreatieve boot vergoeden wij niet. De kosten voor de ligplaatsvergunning emissievrij zijn vrij laag en de gemeente plaatst laadpalen.</p>
----	---------------------------	--	---

30	Industrievereniging Lage Weide	<p>De afgelopen maanden zijn er flinke stappen vooruit gezet op het gebied van goederentransport over water in Utrecht en omgeving. U heeft met ons en vele anderen de intentieovereenkomst 'Goederenvervoer over Water provincie Utrecht' getekend, we hebben experimenten uitgevoerd voor vervoer van bouwmaterialen over het water naar de stad en u heeft een concept Visie Stadswater opgesteld. We hebben met belangstelling deelgenomen aan enkele overleggen hierover en willen via deze weg graag nog enkele aandachtspunten voor deze Visie aan u meegeven.</p> <p><b>Onze visie: Lage Weide als duurzame machinekamer van gezond stedelijk leven in Utrecht</b> Ongetwijfeld weet u nog, dat we onlangs ons Visierapport voor bedrijventerrein Lage Weide als logistieke hotspot richting 2040: vitaal, duurzaam &amp; bereikbaar hebben gepresenteerd. Hierin staat een aantal aanknopingspunten voor optimaal gebruik van de Utrechtse waterwegen. Laten we in ieder geval met elkaar vaststellen, dat de mogelijkheden voor goederenvervoer per spoor en over het water nog veel te weinig worden benut. Daar zijn goede redenen voor, maar daardoor is het te druk op de weg en te rustig op het spoor en op het water.</p> <p><b>Relatie met andere dossiers: samen vervoer over water versterken.</b> Vervoer over water richting de binnenstad kan een serieus alternatief worden om op een duurzame manier verkeer van de wegen te halen, maar dit is nog zeker geen vanzelfsprekendheid. De Visie Stadswater staat dan ook niet op zichzelf. Er zijn verschillende beleidsthema's die hiermee verband houden. Wij willen u dan ook graag uitnodigen, of misschien wel uitdagen, deze verbanden nog meer te leggen. Concreet:</p> <p>A. Leg de ambitie om goederen over water te vervoeren nog explicieter vast dan nu, en geef daaraan meer prioriteit.</p> <p>B. Schep hiervoor randvoorwaarden, niet alleen in deze Visie, maar ook door een scherper inkoopbeleid, vergunningsregels, parkeerbeleid enzovoorts ten faveure van vervoer over water, ten koste van wegvervoer in de binnenstad.</p> <p>C. Hanteer niet alleen de stok, maar ook de wortel: duidelijke en scherpe regels zijn goed, maar beloon ook goed gedrag. Door bureaucratische rompslomp tot een minimum te beperken, watervervoerders te belonen en een consistente, betrouwbare overheid te zijn (voor zover dat kan).</p> <p><b>Kijk over uw gemeentegrenzen heen: logistiek bestaat uit meer schakels</b> Stadsdistributie vormt het slotakkoord van een veel complexere logistieke keten. Daarom pleiten we ervoor niet alleen binnen de gemeente samen te werken vanuit verschillende specialismen. Om de uitdaging 'vervoer over het water waar het kan' op te pakken is er meer nodig. Als gemeentelijke organisatie moet je volgens ons nadrukkelijk ook over de grenzen van je eigen territorium kijken. Dat betekent meer samenhangend beleid met provincie, rijk en zelfs in Europees verband. Omdat een pakketje of een stapel stenen ook een veel langere reis moet maken dan alleen het laatste stukje naar de eindbestemming. Daarin heeft de gemeente Utrecht als centrale stad in Nederland een grote verantwoordelijkheid. Een paar voorbeelden om het concreet te maken:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Om bouwplaatsen in de stad via water te bevoorraden zijn 'bouwhubs' nodig. Onder meer op</li> </ol>	<p>Dank voor uw inspraakreactie. Hieronder puntsgewijs onze antwoorden.</p> <p>A. In paragraaf 3.3 onder ambitie 8 zullen we aangeven dat goederenvervoer een bevoorrechte positie heeft ten opzichte van pleziervaart. Beroepsvaarders krijgen eerder een ontheffing om te mogen afmeren om te laden en te lossen. Als gemeente kijken we hoe we vanaf de oever maatwerk kunnen leveren om vervoer over water meer mogelijk te maken. Verder nemen we in paragraaf 4.1 een nieuw leidend principe op dat beroepsvaart boven pleziervaart gaat. Deze voorrangsregel geldt al op het water.</p> <p>B. De randvoorwaarden om het goederenvervoer over water meer te benutten via bij inkoop en vergunningen staan in de intentieovereenkomst (IO) en samenwerkingsovereenkomst (SOK) schoon goederenvervoer over water regio Utrecht (SGWU). Deze overeenkomsten staan in paragraaf 3.3 onder verbetermogelijkheid 8.1. Momenteel werken de partners uit de overeenkomst samen aan de gemaakte afspraken maken deze randvoorwaarden concreter.</p> <p>C. In de Visie stadswater benoemen we de 'wortel'. De informatievoorziening kan beter en daar werken we aan. Daarnaast kijken we per aanvraag of het kan of niet. Soms duurt dat langer omdat het voor partijen redelijk nieuw is. Partijen kijken steeds meer over gemeentegrenzen heen na ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst eind 2022. Hierin zitten de provincie, buurgemeenten en het bedrijfsleven. Verder is er geregeld contact met andere gemeenten (bijv. Amsterdam), andere provincies en landelijke initiatieven.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De gemeente is het met u eens dat bouwhubs zeker nodig zijn. Het ontwikkelen van een bouwhub laten we over aan de markt. De gemeente probeert dit te faciliteren en te stimuleren. Daarnaast werken we aan een aanpak bouwlogistiek voor efficiëntere en duurzamere logistiek van en naar de bouwplaats. De gemeente gaat geen bouwhubs eisen. Het is een beproefde methode om efficiënter en duurzamer de logistiek in te richten.</li> <li>2. Wij zijn het eens dat de havens van Lage Weide te weinig gebruikt worden. Juist ook omdat deze kavels uniek in Utrecht zijn. Deze kavels liggen aan een grote binnenhaven en zijn zeer ruim gezoned. De kavels zijn bestemd voor de hoogste milieucategorie van Utrecht. Veel kavels, liggend aan de haven van Lage Weide worden echter niet gebruikt ten behoeve van watergebonden activiteiten. Dit wil de</li> </ol>
----	--------------------------------	---	---

	<p>bedrijventerrein Lage Weide. Daarvoor zijn interventies vanuit uw organisatie onontbeerlijk.</p> <p>2. De havens op Lage Weide worden te weinig gebruikt door de aanliggende bedrijven. Nieuw te bouwen bedrijven, grenzend aan de haven, zouden door beleid verplicht moeten worden om te bouwen naar het water toe. Om zo vervoer over water te stimuleren en intensiveren.</p> <p>3. Voor vervoer over water van en vooral naar de stad zijn o.a. tijdelijke overslagpunten en meerdere laad- en losplaatsen nodig. Hiervoor is ruimte nodig in de stad. Dat vraagt om passend gemeentebestuur en ondersteuning.</p> <p><b>Overige opmerkingen</b> Daarnaast hebben we nog een aantal opmerkingen over enkele specifieke onderdelen van de Visie, namelijk:</p> <p>4. De uitgangspunten voor de Visie zijn te smal. Waar nu o.a. fietsers, roeiers, pleziervaart en recreatie als uitgangspunten worden genomen, moet 'goederenvervoer over water' daar als volwaardig uitgangspunt bijkomen.</p> <p>5. Voor effectief vervoer over water moet er rekening worden gehouden met de minimale hoogte van nieuw aan te leggen bruggen in Utrecht.</p> <p>- In de Visie staat beschreven dat vanaf 2025 (met een overgangperiode en enkele uitzonderingen, waaronder werkschepen van aannemers) alle boten op alle stadswateren in Utrecht emissievrij moeten zijn. Maar we willen ook voorkomen, dat vervoer naar de stad onnodig over de weg plaatsvindt. Daarom zijn duidelijke randvoorwaarden, beleid en eventuele subsidies nodig. We denken graag met u mee over concrete invulling hiervan. We werken graag samen aan gezond stedelijk leven in Utrecht. Nu en in de toekomst!</p>	<p>gemeente graag anders zien. Bij de totstandkoming van het vigerende bestemmingsplan zijn de juridische mogelijkheden om watergeboden activiteiten te verplichten onderzocht. De mogelijkheden bleken destijds beperkt, waardoor een stimulerende regel, te weten een minimale milieucategorie van 3.2, het maximale bleek te zijn. Deze regel blijkt in de praktijk onvoldoende te werken, waardoor er veel niet watergebonden bedrijven zich huisvesten op kavels aan de wal die ook een minimale milieucategorie van 3.2 hebben. Ook zijn er veel bedrijven die potentieel van het water gebruik zouden kunnen maken, maar nu met de 'rug' naar het water zijn gebouwd.</p> <p>De gemeente werkt momenteel aan de Visie Lage Weide, waarbij de benutting van het water door bedrijven nadrukkelijk wordt onderzocht. De mogelijke keuze om bedrijven aan het water verplicht gebruik te laten maken van de haven vergt echter meer dan de Visie. Het bestemmingsplan moet hiervoor worden aangepast. De uitkomsten van het Visietraject Lage Weide zijn leidend voor de keuze om het bestemmingsplan al dan niet aan te passen. Als deze actie inderdaad uit het traject naar voren komt, dan moet echter ook eerst nog het vigerende bestemmingsplan onherroepelijk worden vastgesteld, alvorens het kan worden aangepast. De gemeente moet hierin nauw samenwerken met het parkmanagement Lage Weide, de Industrievereniging Lage Weide en de eigenaren van de grond, omdat veel kavels in privaat eigendom zijn. Dit wordt verder uitgewerkt bij de Visie Lage Weide. Dit staat verder beschreven in paragraaf 3.2 onder verbetermogelijkheid 8.2.</p> <p>3. In paragraaf 3.3 (verbetermogelijkheid 8.6 en figuur 9) zijn 10 kansrijke locaties voor stadshaltes in en nabij de binnenstad opgenomen. Locaties voor stadshaltes worden onderzocht en waar mogelijk aangelegd de komende jaren. Tijdelijke overslagplekken maken we alleen voor tijdelijke projecten. Dit is nu al mogelijk om aan te vragen.</p> <p>4. We nemen als nieuw leidend principe op dat goederenvervoer voor pleziervaart gaat (zie ook A).</p> <p>5. Eén van de maatregelen is het opstellen van een minimale brughoogte voor nieuwe bruggen.</p> <p>6. Wij gaan graag met u in gesprek over het emissieloos maken van de vaartuigen en de randvoorwaarden en het beleid dat volgens u</p>
--	---	---

			daarvoor nodig is. Zie hiervoor het aangepaste beleid rond emissievrij varen in paragraaf 3.3 onder ambitie 9.
--	--	--	--

31	Bewoner	<p>Allereerst dank voor de Visie. U constateert een forse stijging van het aantal vaarbewegingen in Utrecht sinds 2020. Ik denk dat u dat in perspectief moet zien. Dat is van belang vanwege enkele beleidsvoornemens die u hierop baseert. Het grootste deel van de toename zit in het segment SUP, waterfiets en kano, althans dat vormt het meeste aantal vaarbewegingen en groeit het sterkst. Ik denk dat het goed is om vast te stellen dat dit lokaal verkeer is, vanuit Utrecht gegenereerd want afkomstig van de verhuurinrichtingen of Utrechters die zelf een SUP hebben. Daarnaast constateert u een lichte stijging van het aantal plezierbootjes van niet-Utrechters (vreemdelingen). De overige modaliteiten zijn eigenlijk nagenoeg verwaarloosbaar, bijvoorbeeld het gebruik door bewoners met ligplaats maar 2%! Mijn eigen ervaring (als eigenaar van een sloepje) is dat de (gepercipieerde) drukte op het water wordt veroorzaakt door de eerste categorie gebruikers. Hun tempo en soms wat mindere stuurmanskunst (zie ook pagina 31) veroorzaakt veelal het genoemde oponthoud en onrustige beeld (de filevorming en het clusteren van sneller vaarverkeer). Ik zeg niet dat het erg is, want schippers moeten elkaar letterlijk de ruimte geven en het tempert ook de vaarsnelheid, dus is het zelfs bevorderlijk voor de veiligheid op het water. Toch heeft u een paar beleidsvoornemens die hieraan gerelateerd zijn en juist gericht lijken te zijn op het mitigeren of interdictie van kleine boten (gebruikers), die nu juist niet de grote veroorzakers zijn van de toenemende vaardrukke.</p> <p>1 Het afbouwen van de wachtlijst van ligplaatsvergunningen. Kennelijk is er vraag naar een ligplaats. Ik zou dat faciliteren. Dus inderdaad handhaven op wrakken (dat gaat u meer doen gelukkig) zodat er ruimte komt. Zorg ervoor dat iedereen die een vergunning heeft inwoner van Utrecht is. Dus verhuizen is vergunning verliezen (van rechtswege). Doe dat ook met terugwerkende kracht, dat ruimt lekker op. En verleen nieuwe vergunningen aan belangstellenden. Om dit eerlijk (want daar bent u van) te laten verlopen zou ik dit gewoon via een wachtlijst doen. Als u dit met een uitgiftebeleid gaat doen is het niet transparant en daarnaast vrees ik voor een uitsterfbeleid. Als u dat wilt, jammer, maar zeg het dan gewoon. Nogmaals als u de inwoners van de stad tegemoet wilt komen (en waarom ook niet, daar bent u voor) zou ik voorzien in de kennelijke behoefte aan ligplaatsen. U kunt natuurlijk voorschriften verbinden aan de vergunning zoals de eis van uitstootvrije krachtbronnen. Tot slot in het verminderen van de drukte op het water dragen ligplaatseigenaren niet significant bij, want slechts 2%, daar kan het dus niet om te doen zijn.</p> <p>2 Betalen voor ligplaats aan eigen achtertuin. Wel een wat zielige ambitie nietwaar. Ook niet in de geest van M166/2021. Een 90 tal bestaande (en 25 te verwachten) woningen hebben de mogelijkheid om een bootje aan het eigen erf aan te leggen. Dat vergroot de waarde van deze woning en komt tot uitdrukking in een hogere WOZ en dus OZB. Om nu te zeggen u heeft de mogelijkheid om een bootje neer te leggen aan uw eigen tuin en andere Utrechters niet, foei, dat is oneerlijk en daar gaat u voor betalen. Je zou je schamen om het te bedenken. Het geldt overigens niet voor mij maar ik vind het ergerlijk. Ook hier geldt verder, verwaarloosbare groep (2%). Niet relevant voor verminderen van drukte. Daarbij komt dat ik me afvraag of dit beleid (juridisch) houdt. U schrijft: "De Visie stadswater richt zich op gebruik van het openbare water</p>	<p>Hartelijk dank voor uw reactie. Het klopt dat de toename van het aantal vaarbewegingen zit in het segment SUP, waterfiets en kano. Op basis van de tellingen en het verkeersonderzoek zijn de knelpunten in beeld gebracht en vormen samen met de ervaring van de havendienst de onderbouwing van de voorgestelde ambities en verbetermogelijkheden.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Er is in Utrecht zeker vraag naar een ligplaats voor een recreatievaartuig en sprake van schaarste. De gemeente Utrecht wil de huidige wachtlijst voor ligplaatsvergunningen afbouwen (zijn er nu nog circa 90). In de tussentijd stelt de gemeente een nieuwe uitgifteregeling op waarbij voorrang wordt gegeven aan initiatieven voor gedeeld, niet commercieel gebruik. Bij de uitwerking van het nieuwe uitgifteregeling zullen we uw wens meenemen om alleen ligplaatsvergunningen af te geven aan inwoners van de stad Utrecht.</li> <li>2. De gemeente wil dat plezierboten die aan achtertuinen liggen ook meebetalen voor het gebruik van het vaarwater (verbetermogelijkheid 7.6). Om dit voor elkaar te krijgen gaat de gemeente als eerst controleren welke boten in het vaarwater in en rond de binnenstad liggen die geen ligplaatsvergunning hebben. Vervolgens zal de eigenaar van de boot van de gemeente een brief ontvangen. Eigenaren zullen een keuze moeten maken of ze een vergunning willen hebben of hun boot uit het water halen. Boten die zonder vergunning de hele tijd in het water liggen zullen dus worden weggehaald. Bovendien is het nu al zo dat een groot deel van de bootjes aan eigen tuin al een ligplaatsvergunning hebben omdat deze tuinen onderdeel zijn van een van de ligplaatszone. Door dit door te trekken voor alle tuinen die aan openbaar vaarwater grenzen wordt een zekere ongelijkheid weg genomen.</li> <li>3. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. We zullen de Visie hierop aanpassen. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. Voor verschillende type motorboten gelden verschillende ingangsdata wanneer het emissievrij varen wordt verplicht. De ambitie van de gemeente is om met ingang van 2030 plezierboten van bezoekers en grotere motorjachten die op doorreis zijn emissievrij varen te verplichten. Dit is in lijn met de ambitie van het college om in 2030 een emissievrije zone in te voeren voor alle</li> </ol>
----	---------	--	---



	<p>waar je kan varen of zwemmen en op de oevers die toegankelijk zijn voor publiek.” Welnu deze oevers zijn in ieder geval niet toegankelijk voor publiek en vallen dus buiten de voorliggende Visie. Maar als het gaat om het ruimtebeslag op het water vind ik dat openbaar water openbaar moet zijn. Dat u het beheer heeft wil niet zeggen dat iemand daar geen onbelast genot van zo mogen hebben of gebruik van zou kunnen maken. U kunt daar slechts beperkingen of lasten voor opleggen als dit in het algemeen belang is of er een tegenprestatie tegenover staat. Nu die zie ik niet zo snel bij een eigen ligplaats. En laten we wel wezen een bootje tegen de eigen oever aan neemt geen significante ruimte in.</p> <p>3 Emissievrij varen verplichten voor alle stadswateren. Wat? De BRTN loopt nota bene door de Oude Gracht en Catharijnesingel. Wilt u nu werkelijk verbieden dat bootjes met een brandstofmotor van mensen die af en toe eens een rondje Utrecht varen niet meer over o.a. Wittevrouwen- Malie- en Tolsteegsingel kunnen? Maar wel over Catharijnesingel en door de Oude Gracht. De uitstoot van een rondje Utrecht door recreatievaart is niet eens in cijfers uit te drukken tegen de achtergrond van al het verkeer in Utrecht. Duizenden mensen in de omgeving hebben een sloepje of klein motorbootje en die wilt u het plezier van een rondje Utrecht afpakken omdat er een brandstofmotortje in zit? Dan ben je echt van het padje. Ik ga er van uit dat u zich beperkt tot verplichte emissievrije boten op de vergunde ligplaatsen (bij het afgeven van nieuwe vergunningen) en niet overgaat tot pesten van booteigenaren in zijn algemeenheid die hier op bezoek komen.</p> <p>Nog een paar verdere opmerkingen</p> <p>4. De verwachting is dat de Leidsche Rijn weer doorvaarbaar wordt tussen stadsbuitengracht en muntsluis. Dat is goed want het herstelt weer een historische waterweg. Toch is het in feite een doodlopende route en dat is best jammer. De muntbrug is voor de meeste vaartuigen nauwelijks te passeren. Dus waar de mogelijkheid zou bestaan van een nieuw rondje Utrecht, dus naast rondje singel nu ook rondje Leidsche Rijn, Merwedekanaal, Vaartsche Rijn is dit niet echt goed mogelijk. Dat is een gemiste kans zeker nu het drukker wordt op het water zou je zo verkeer meer kunnen spreiden. Zoals het nu wordt blijft het niet meer dan heen en weer varen tussen singel en Munt. Aanbeveling zou zijn om de doorvaarhoogte van de muntbrug te verhogen zodat deze door meer typen (hogere) vaartuigen is te passeren.</p> <p>5. Een andere aanbeveling zou zijn de sluis bij de Oude Leidseweg weer in gebruik te nemen zodat het Amsterdam-Rijnkanaal kan worden overgestoken richting Woerden. Dat zou werkelijk een opsteker zijn voor de recreatievaart.</p> <p>6. Dan schrijft onder 10.7 dat u de westelijke stadsbuitengracht aanwijst als plek om te schaatsen. Ook omdat de rondvaartboten om de oost varen. Dat laatste snap ik weliswaar maar ik wil u toch op het volgende wijzen. Bij de laatste gelegenheid dat er kon worden geschaatst op de singels (februari 2021) kon dat aan de oostkant, meer in het bijzonder de Maliesingel, beter dan op de Catharijnesingel (volgens mij was de singel toen net de facto open). Daar kon het eigenlijk niet. Nu de Catharijnesingel doorvaarbaar is geworden en de stroomsnelheid hoger is geworden, vraag ik me af of dat nu wel de juiste kant is. De oostkant met z'n bolwerken heeft</p>	<p>voertuigen in de binnenstad. De ambitie is om dit dus ook te laten gelden voor vaartuigen. De gemeente gaat in gesprek met de partners van BRTN 9 (provincies, waterschappen, RWS, gemeentes en belangenorganisaties) om deze ambitie te realiseren. Eenzijdig optreden van de gemeente kan leiden dat recreanten de BRTN 9 route vermijden. Dit is ongewenst voor alle partijen. Recreatievaartuigen varen dan om de stad Utrecht heen door niet over de Vecht te varen maar gebruik te maken van het Amsterdams Rijnkanaal.</p> <p>4. Uw voorstel om de Muntbrug te verhogen is niet haalbaar want zeer kostbaar en beschermd stadgezicht. Daarbij heeft de lage Muntbrug ook een remmende werking voor (roei)boten zodat de kans op eventuele botsingen afneemt.</p> <p>5. Uw voorstel om de sluis bij Oude Leidse te verwijderen is technisch lastig uitvoerbaar, zeer kostbaar en naar verwachting zal de beheerder van de sluis (Rijkswaterstaat) dit niet willen. De monding van het Amsterdam Rijnkanaal (ARK) zal moeten worden aangepast om een veilige oversteek mogelijk te maken. Schepen kunnen niet direct de sluis uit of in varen. Net als bij de Weerdsuis zal dan een zogenaamde wachtsteiger moeten worden gebouwd. Dit is zeer kostbaar en hier is weinig ruimte. Naar verwachting zal Rijkswaterstaat niet meewerken aan het maken van deze oversteek. Het stukje Leidsche Rijn tussen Merwedekanaal en Amsterdam Rijnkanaal is nagenoeg volledig vergund aan woonschepen en de doorvaart is daar zeer smal.</p> <p>6. Schaatsen blijft vooral afhankelijk van vorst. Oostelijke Stadsbuitengracht heeft laad- en losplaatsen aan Wittevrouwensingel en is de vaste route voor de rondvaart in Utrecht. Als vorst daadwerkelijk doorzet zal algeheel vaarverbod noodzakelijk zijn omdat veilige scheepvaart dan niet mogelijk is.</p>
--	--	--

		<p>veel beschutter water en ik denk dat het daar veel eerder dichtvriest. En over die rondvaartboten gesproken. In 2018 hoefden die kennelijk ook niet over de oostkant te varen.</p>	
--	--	---	--

32	Woonbootbewoner	<p>Hierbij mijn inbreng over de Visie stadswater: Zoals de gemeente stelt op de website is de Visie er op gericht om "... iedereen zo goed mogelijk te laten genieten van het openbare water in Utrecht. Nu en in de toekomst". Voor sommige mensen betekent dit dat ze meer en vrijer toegang krijgen tot het stadswater, maar helaas betekent het voor andere mensen meer drukte, overlast en vermindering van woonplezier. Met name over deze zaken maak ik mij druk als woonbootbewoner. Met het doortrekken van de vaarweg van Oudegracht naar de Leidsche Rijn, zal het vaarverkeer toenemen en hiermee zullen voor ons verschillende vormen van overlast toenemen (pagina 26). Mensen met een vaste ligplaats in Utrecht zijn vaak ervaren schippers en zij houden zich vaak goed aan de regels en de snelheden. Ook kano's en SUP's leiden tot bijzonder weinig overlast. Waar ik wel veel overlast verwacht is van huurboten en passagiersschepen. Veel schippers van (zelf)huurboten hebben geen ervaring en vaak hebben ze lak aan de regels, onder het mom van 'ik kom hier toch maar 1 keer'. Mensen die een boot met schipper (BBQ-boot, Tapas-boot, etc) huren hebben vaak iets te vieren of ze zijn in een uitbundige stemming, dus ook hier ligt geluidsoverlast in de lijn der verwachting. Zoals de gemeente zelf aangeeft is de overlast de laatste 3 jaar verdrievoudigd. Desondanks is de gemeente voornemens om het aantal vergunningen voor fluisterboten en passagiersschepen uit te breiden ten opzichte van het huidige aantal (pagina 56).</p> <p>Om de overlast te beperken stelt de gemeente een aantal maatregelen voor als onderdeel van Ambitie 11 (pagina 67):</p> <p>11.1 Verbod op snelle vaartuigen 11.2 Vaarverbod voor de nacht 11.3 Handhaving vanaf het water 11.4 Verbod op versterkte muziek. Deze maatregelen zijn wat mij betreft echter niet afdoende om de overlast te beperken. Als bewoner op het water en als belanghebbende verzoek ik u graag om de volgende maatregelen op te nemen in de Visie Stadswater:</p> <p>1. Duidelijkere plannen voor handhaving In de stadsVisie wordt gesproken over handhaving op het water en de meeste regels die worden genoemd zijn afhankelijk van handhaving. De gemeente stelt echter niet dat er extra handhavers worden ingezet of dat de capaciteit wordt uitgebreid. Ook is er niks opgenomen in de Visie of handhavers worden ingezet die specifiek gericht op de handhaving van de regels rondom het stadswater. Graag verzoek ik de gemeente om een apart hoofdstuk te wijden aan de concrete inrichting van de handhaving, incl een duidelijke aanpak en de te verwachten handhavings-capaciteit.</p> <p>2. Ruimere venstertijden van 22.00 - 08.00 uur Zeker op warme dagen zal de verwachte overlast het hoogst zijn tussen 22.00 en 0.00 uur en vroeg in de ochtend. Dit is de tijd dat mensen slapen, en daarmee ook de tijd dat overlast als het meest indringend wordt ervaren. Dit zijn echter ook de tijden dat er nog relatief veel bootjes onderweg zijn en de handhavingscapaciteit in de avonduren is beperkt. Ik verzoek u daarom dringend om de venstertijden ruimer aan te houden. Alle voorgenomen maatregelen hangen direct samen met de handhaving op het water, om die reden zie ik een duidelijke noodzaak voor aanvullende maatregelen:</p> <p>3. Sluiten verhuurlocaties tussen 22.00 en 08.00 uur Voor zover dat nog niet het geval is</p>	<p>Dank voor uw reactie op de Visie. Hieronder geven we puntgewijs antwoord:</p> <p>1. Het klopt dat meer meerdere maatregelen uit de Visie vragen om extra toezicht en handhaving en het opleiden van BOA's voor in het vaar- en zwemseizoen. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de politie, het waterschap en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. In het uitvoeringsprogramma wordt ingegaan op de dekking van de uitvoeringskosten en de gewenste versterking van de gemeentelijke organisatie inclusief handhaving. Voor de uitvoering van de Visie is nog niet voldoende geld. De benodigde financiering wordt in het uitvoeringsprogramma 2024-2027 opgenomen en integraal afgewogen door de gemeenteraad.</p> <p>2. De ingangstijd voor het nachtelijk vaarverbod passen we aan van 0.00 naar 23.00 uur (paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 11.2). Hierdoor sluiten de tijden voor het varen aan bij de tijden die nu gelden voor de oever volgens de APV.</p> <p>3. Er gelden nu geen sluitingstijden voor verhuurlocaties. Door het nachtelijke vaarverbod (verbetermogelijkheid 11.2) wordt overlast in de late en vroege uren beperkt. Daarom is de gemeente niet van plan sluitingstijden voor verhuurlocaties voor te schrijven.</p> <p>4. Uw voorstel voor een fysieke barrière Van de Sijpesteijntunnel vraagt om een fysieke afsluiting van een vaarweg. Dit zijn wij niet van plan. Wij monitoren na de opening het aantal vaarbewegingen en incidenten en nemen een aantal maatregelen ter voorkoming van overlast, zoals een verbod op versterkt geluid en een vaarverbod voor de nacht. Indien uit de monitoring blijkt dat er knelpunten ontstaan dan kunnen we bijsturen.</p>
----	-----------------	--	---

	<p>verzoek ik de gemeente om verhuurlocaties van fluisterboten en passagiersschepen sluitingstijden op te leggen tussen 22.00 uur (of vroeger) en 8.00 uur (of later). Hiermee wordt de overlast in de late en vroege uren beperkt. Mocht de ervaren overlast beperkt zijn dan kunnen deze sluitingstijden later worden verruimd (onder voorwaarden).</p> <p>4. Fysieke barrière Van Sijpesteijntunnel Het aantal woonboten in de Oudegracht is zeer beperkt, dit is echter niet het geval in de Leidsche Rijn en het Merwedekanaal. Geluid op het water draagt ver en bootjes varen op korte afstand langs, wat zich vertaalt in een hoge mate van (geluids)overlast. Ook het aantal directe omwonenden aan de Leidseweg en de Leidsekade is groot. Met het fysiek beperken van de vaargang (in overeenstemming met de venstertijden) ter hoogte van de Van Sijpesteijntunnel zal de overlast zeker worden beperkt, onafhankelijk van handhaaf-capaciteit. Werkzaamheden voor het openen van de vaargang moeten nog beginnen dus mijn verzoek aan de gemeente is om een fysieke afsluiting mee te nemen in de bouwplannen. Een fysieke afsluiting kan zijn in de vorm van een slagboom, een balk/ketting, sluisdeuren, etc. de keus hiervoor laat ik graag aan de gemeente over.</p>	
--	---	--

33	Bewoner met elektrische sloep	<p>Middels deze email wil ik graag een reactie te geven op de Visie Stadswater. Tijdens het vaarseizoen en bij mooi vaar ik wekelijks op de Utrechtse wateren. Dit in een elektrische tendersloep. Afgelopen vaarseizoen, mooi weer maar helaas schade en onveilige situaties Er wordt in de Visie uiteengezet dat de afgelopen 4 jaar een verdubbeling van het totaal aantal boten zichtbaar is en dat het drukker wordt. De gemeente stelt dat het wil weten hoeveel ruimte er nog is voor meer boten voordat er knelpunten op het water ontstaan (pagina 33 van de Visie). De grens is wel bereikt. Afgelopen seizoen ben ik aangevaren door roeiers van Orca. Zij roeien achteruit, sneller dan 4.5 km per uur. Zij torpedeerden zichzelf in de sloep. De schade betrof 1500 EUR. Dit op het begin van het Merwedekanaal. Op de Kromme Rijn hebben toeristen met hun roeiriemen schade aan de lak veroorzaakt. Ze zigzaggen van links naar rechts en horen je niet aankomen omdat er elektrisch wordt gevaren. Tevens wordt er gebloed en alcohol gedronken in de kano's. Het grootste gevaar op het water zijn de sloepen van Sloepdelen.nl. Deze zijn volgepakt met (dronken) vrijgezellenfeesten of studenten, ze varen door de Oude Gracht alsof met de nieuwe opnames van de actiefilm Amsterdamed (1970) bezig zijn. Ze houden continue de op -en afstapplaatsen bezet op de Oosterkade en zorgen voor veel overlast. Tevens kunnen ze niet varen. U zult zelf ook de blauwwitte boten gezien hebben vol schade. Menig keer is er sprake van "bijna" ongelukken. In deze reactie zullen een aantal punten worden toegelicht, evenals concrete vragen t.a.v. de Visie. Kunt u daarom niet Thematisch antwoorden, waarin meerdere vragen van verscheidende reacties gezamenlijk worden beantwoord? Het zou op prijs worden gesteld wanneer u concreet kunt antwoorden op de vragen. Bezoekers in eigen stad hebben eveneens een belang: nieuwe categorie in de Visie. We liggen in Jachthaven Ravenswater aan het Merwedekanaal, net zoals veel andere Utrechters. Hier wordt plek geboden voor ± 75 sloepen. Wanneer u het heeft over Plezierboten (recreatievaartuigen) van bezoekers zonder ligplaats (pagina 28 van de Visie) dan vallen deze Utrechters ook in de categorie van de 300 -400 plezierboten die de stad "bezoeken". Bezoeken is een verkeerde term. We varen rond in onze eigen stad voor een paar uur. Bijvoorbeeld rondje Singel of richting Amelisweerd naar Theehuis Rhijnauwen en weer terug. De route is dan over het Merwedekanaal, Vaartsche Rijn en dan de Singel op of de Kromme Rijn. In de Omgevingsvisie Binnenstad wordt verwezen naar regulering. Als de drukte op het water te groot wordt, (plaatselijk) te kiezen voor spierkracht (roeiboort of kano) boven varen met een motor. Er wordt hier voorbij gegaan dat roeiboten een breedte hebben van +/- 4 meter i.v.m. hun roeispanten (roeivereniging Viking blokkeert menigmaal de Singel of Gracht, waar ze overigens sneller dan 4.5 km varen). Er bestaat ernstige zorg dat er wordt ingezet op beheersen en spreiden van drukte op het water (Pagina 13 Participatieverslag 2021) en er op gegeven moment sprake zal zijn van het vaststellen van een maximum aan de vaarcapaciteit (pagina 33 van de Visie). We willen zeker weten dat we kunnen blijven varen.</p> <p>Vragen:</p> <p>1. Kunt u in uw Visie een extra categorie opnemen: Plezierboten (recreatievaartuigen) van ingezetenen van de Gemeente Utrecht zonder ligplaats. Onderkent u doordat zij ook belasting</p>	<p>Hieronder puntsgewijs antwoord op uw inspraakreactie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. In de Visie nemen we geen aparte categorie op voor plezierboten zonder ligplaats. Met betrekking tot varen heeft deze categorie evenveel rechten als vaartuigen met ligplaats. Een aparte categorie is dus niet nodig.</li> <li>2. Wij garanderen dat de bewoners van Utrecht met een vaartuig zonder ligplaats kunnen blijven varen op de Uterchtse wateren. Uw zorg dat er een maximum aan de vaarcapaciteit komt is niet aan de orde. Uit ons onderzoek blijkt dat er beschikbare ruimte is op het water om stapsgewijs te groeien. De Visie stelt een aantal maatregelen voor om de bevaarbaarheid en het gebruik van het stadswater voor zoveel mogelijk mensen te garanderen.</li> <li>3. Op dit moment zijn er geen plannen of juridische gronden om het aantal exploitatievergunningen te beperken.</li> <li>4. Dit blijkt uit het onderzoek. Overigens kunt u dit zelf nagaan. Het onderzoek is openbaar en is te vinden op de Denkmee site.</li> <li>5. Zoals aangegeven is het beperken van exploitatievergunningen niet kansrijk. De gemeente heeft hiervoor geen juridische gronden. De overige regels zoals een verbod op versterkt geluid en een nachtelijk vaarverbod moeten overlast in de toekomst beperken (paragraaf 3.4, ambitie 11).</li> <li>6. U geeft terecht aan dat het Merwedekanaal geen roeibaan is en dat de roeiverenigingen niet het alleenrecht hebben op het Merwedekanaal. De gemeente wil de roeisport in de stad behouden en stelt verschillende verbetermogelijkheden voor (paragraaf 3.2, ambitie 5).</li> <li>7. De toegang tot de Wilhelminahaven is op verzoek van de roeiers aangepast om de veiligheid te borgen. De Wilhelminahaven is geen openbare haven. Aanpassingen hier zijn alleen mogelijk in overleg met de beheerder van de Wilhelminahaven.</li> <li>8. We nemen deze locatie op in de zoektocht naar officiële op- en afstapplaatsen. De realisatie is afhankelijk van afstemming met omwonenden en roeiverenigingen.</li> <li>9. en 10. De Veilinghaven is een privehaven daarom geldt er een invaarverbod. Voorzieningen maken in de Veilinghaven moet in overleg met de eigenaren van de Veilinghaven.</li> <li>11. De Kromme Rijn bij het landgoed Amelisweerd is één van de vijf locaties waarvoor we gaan onderzoeken of officieel zwemwater wenselijk en haalbaar is. Bij dit onderzoek kijken we ook naar de</li> </ol>
----	-------------------------------	--	--

	<p>betalen binnen de gemeente Utrecht evenals Waterschapsbelasting, evenveel rechten hebben als recreatievaartuigen met ligplaats.</p> <p>2. Gezien de investeringen die booteigenaren maken of hebben gemaakt, kunt u garanderen dat ingezetenen van de Gemeente Utrecht zonder ligplaats kunnen blijven varen op de Utrechtse wateren?</p> <p>3. Grenzen stellen aan exploitatie van verhuurbedrijven Er wordt uiteengezet dat de afgelopen 4 jaar een verdubbeling van het totaal aantal boten zichtbaar is en dat het drukker wordt. De gemeente stelt dat het wil weten hoeveel ruimte er nog is voor meer boten voordat er knelpunten op het water ontstaan (pagina 33 van de Visie). Die grens is bereikt. In het Participatieverslag Visie Stadswater wordt op pagina 26 geopperd om de exploitatievergunningen beperken. De groepen die in deze bootjes rondvaren lijken soms minder een "vaar etiquette" te hebben. Gemeente geeft aan regelmatig gesprekken te hebben met bewoners uit binnenstad die overlast ervaren. Uit onderzoek van Mobycon blijkt dat aantal vaarbewegingen van onbemande verhuurbootjes afgelopen jaren is afgenomen.</p> <p>4. Is dit echt zo wanneer we kijken naar de periode, tijdstippen manier waarop gemeten is? Het beperken van exploitatievergunningen wordt als niet kansrijk beschouwd. Sterker nog, er is behoefte om meer plekken te zoeken voor verhuur bootjes zodat meer mensen kunnen genieten van het water. Het nagaan hoeveel verhuurbedrijven wenselijk is onderdeel van de gepresenteerde Visie. Vragen: Op pagina 56 worden de meest gewenste ligplaatsen geduid. Sloepdelen.nl zijn bootjes voor max 12 personen waar geen schipper voor nodig is (onbemande verhuur).</p> <p>5. Is sloepdelen.nl opgenomen in de tabel, zo niet onder welke categorie zouden zij vallen? Wat zijn de aangewezen af -en aanmeerplekken gedurende de dag aangewezen voor deze categorie? In praktijk bezet Sloepdelen.nl in wisselende samenstelling gedurende de gehele dag de Oosterkade, al dan niet langer dan 15 minuten. Kunt alstublieft heroverwegen de exploitatievergunning van dit type verhuurbedrijven in te trekken of afschalen?</p> <p>6. Maak Vaarroute Utrecht ZuidWest mogelijk, Merwedekanaal is geen roeibaan! Op pagina 13 van de Visie wordt er verwezen naar Roeiwater op het Merwedekanaal. In het convenant tussen de Gemeente Utrecht en roeiverenigingen is duidelijk gesteld dat roeiverenigingen geen alleen recht hebben op het Merwedekanaal. Eveneens is in de raadsbrief van 2017 aangegeven dat de roeiers niet het exclusieve recht hebben op het openbare vaarwater. In praktijk wordt dit alleenrecht wel geclaimd, dit moet terug te zien zijn in de tellingen van type vaarvoertuigen. Pleziervaart mijdt deze route. De verwachting is echter dat pleziervaart zal toenemen i.v.m. doortrekken Leidsche Rijn Oost en recent toegenomen horeca aan het water. Vragen:</p> <p>7. De Wilhelminawerf (zie bijlage 1, #1) is niet opgenomen in de Visie. Hier is een haven aangelegd met horeca. Er is nu een paalconstructie opgetuigd voor de ingang van de haven (voordat je de tunnel in moet), waar je alleen aan de linkerzijde (bakboordzijde) kan insteken. Je kan deze alleen tegen de vaarrichting in benaderen komend vanuit de richting van Amsterdam</p>	<p>veiligheid en zullen we samen met het waterschap kijken of markeringen en extra borden nodig zijn om de veiligheid te waarborgen.</p> <p>12. Zoals u kunt lezen in paragraaf 3.2 onder verbetermogelijkheid 4.3 zijn wij van plan een zwemverbod in te voeren op de doorgaande motorbotenroute BRTN-9. Voor de westelijke stadsbuitengracht zal formeel een zwemverbod gaan gelden vanwege grote veiligheidsrisico's. De gemeente staat open om zwemmen toe te staan en te faciliteren op locaties waar de vaarweg zo breed is dat er voldoende ruimte is voor vaartuigen en zwemmers. Bij Paardenveld is nu onvoldoende ruimte is en komt naar verwachting dus een zwemverbod.</p> <p>13. In het vervolgonderzoek naar de haalbaarheid en wenselijkheid van officieel zwemwater bij de Muntsluis zullen we ook kijken naar de veiligheid bij de Muntbrug als de Leidsche Rijn is verbonden met de Catharijnesingel.</p> <p>14. De Oosterkade blijft beschikbaar als tijdelijke ligplaats voor recreatievaart. Grotere passagiersschepen voor meer dan 12 passagiers moeten naar andere op- en afstapplaatsen in de stad. Er is nog geen afmeerbeleid afgesproken voor de overige nieuwe trappen aan de Ooster- en Westerkade.</p> <p>15. Over meer geschikte af en aanmeerlocaties voor pleziervaart wordt nagedacht in samenspraak met alle direct betrokkenen zoals omwonenden, roeiers, etc.</p> <p>16. Dank voor uw steun voor het instellen van eenrichtingsverkeer op de Oudegracht. De gemeente wil vasthouden aan het eenrichtingsverkeer maar wel anders dan tijdens de inspraak voorgesteld. We passen de Visie aan wat de betreft de periode. Eenrichtingsverkeer geldt alleen van juni t/m augustus en niet meer het hele jaar. Tijdens deze zomermaanden is het druk met boten op het water. Ook wil de gemeente het eenrichtingsverkeer de komende jaren nog niet invoeren. We hebben berekend dat er een knelpunt ontstaat bij de Stadshuisbrug bij een toename van 50% meer boten op een drukke zomerdag. Ten westen van de Stadshuisbrug ligt het rak, dus tot en met de de volgende brug, als eerste helemaal vol met wachtende boten. Een veilige en vlotte doorvaart over de Oudegracht komt dan in het geding. De gemeente wil het eenrichtingsverkeer kunnen invoeren als we dit punt bereikt hebben. We zitten nu nog niet op dit punt en verwachten dat we de komende jaren dit punt nog niet bereiken. De</p>
--	--	--

	<p>Rijnkanaal. Komend uit Oog&amp;Al zal je een ruime bocht moeten maken. Als gevolg hiervan zullen plezierboten aanmeren aan de kant of wachten (bootfile) voordat ze naar binnen kunnen.</p> <p>a. Wat is de Visie om hier veilig in -en uit te varen wanneer er tegelijkertijd wordt gedaan aan wedstrijdroeien (al dan niet trainingen).</p> <p>b. Kan deze bepaling aangepast zodat pleziervaar vrij zicht heeft, van beide vaarrichtingen kan in -en uitvaren?</p> <p>c. Kan de gemeente hier bebording aanbrengen waarin de hoogte en breedte van de tunnel zichtbaar wordt, alsmede diepte van het vaarwater.</p> <p>8. In de Dichterswijk aan het Ringpark (zie bijlage 1 #2) is een onofficiële op en afstap plaats voor plezierboten. Veelal voor bewoners uit de wijk, alsmede kano's en sup's. Kan hier een officiële op -en afstap plaats gecreëerd? Dit met bebording hoe lang je hier kan liggen (15 min), alsmede bolders om lijnen aan te leggen.</p> <p>9. De Veilinghaven in de Dichterswijk (zie bijlage 1 #3) wordt verder ontwikkeld de aankomende tijd. De kade wordt hier officieel gebruikt voor recreatie. Veelal voor bewoners uit de wijk, alsmede kano's en sup's. Kan hier een officiële op -en afstap plaats gecreëerd voor pleziervaart? Dit met bebording hoe lang je hier kan liggen (15 min), alsmede bolders om lijnen aan te leggen.</p> <p>10. Kan het invaarverbod in de Veilinghaven opgeheven zodat de achterliggende horeca te bereiken is, alsmede de Veilinghaven kade? Zwemmers zorgen voor levensgevaarlijke situaties voor de pleziervaart, voorkom ongelukken! In de Visie wordt verwezen naar zwemmen in de stad. Er is sprake van niet-officiële zwemlocaties, zoals de Muntsluis en de Kromme Rijn in Amelisweerd. Dit zou een deel van het tekort aan officieel zwemwater opvangen (pagina 17 van de Visie). Het is aan de vaarwegbeheerder om duidelijkheid te scheppen welke wateren dit betreft. In de regel stelt de vaarwegbeheerder dat je niet mag zwemmen waar gemotoriseerde schepen varen. De schroef van de boot kan levensgevaarlijk zijn voor zwemmers. Daarnaast zijn zwemmers vaak niet goed zichtbaar in het water voor schippers. Vragen:</p> <p>11. Er wordt gezwommen in de Kromme Rijn en van de brug bij Landgoed Amelisweerd afgesprongen. Zwemmers zijn slecht zichtbaar, ze zitten in de dode hoek. Tevens horen zwemmers elektrische sloepen niet aankomen. Kunnen jullie per direct (al dan niet in samenspraak met het Waterschap) bebording plaatsen dat het verboden is van de brug te springen. Al dan niet in samenspraak met het Waterschap zwemzones voor het vaarseizoen 2023, duidelijk afbakenen met zogenoemde boeien. Dit bij landgoed Amelisweerd als mede halverwege tussen Amelisweerd en Rhijnauwen.</p> <p>12. Er wordt gezwommen op de Singel bij Paardenveld. Zwemmers horen (elektrische) sloepen niet aankomen. Het is hier te smal om te zwemmen. Kan hier een zwemverbod ingesteld en gehandhaafd?</p> <p>13. Wanneer Leidsche Rijn Oost wordt doorgetrokken en het weer mogelijk is de Vaarroute Utrecht ZuidWest te varen, zal er een nieuw knelpunt ontstaan bij de Munt. Er staat al bebording bij de Munt dat het verboden is van de brug te springen. Dit helpt niet, ondanks handhaving. Welke andere oplossingen zijn er overwogen? Kunnen jullie zwemzones duidelijk afbakenen met</p>	<p>gemeente vind het niet wenselijk om éénrichtingsverkeer alleen op drukke dagen of tijdens bepaalde tijdsvensters in te voeren. Ook willen we geen uitzondering maken voor specifieke doelgroepen zoals verhuurbootjes en rondvaartboten. Meerdere uitzonderingen op de regel leidt tot onduidelijkheid waardoor kans groot is dat niemand zich aan het eenrichtingsverkeer houdt.</p>
--	---	--

		<p>zogenoemde boeien, zodat pleziervaart ongehinderd en veilig kan doorvaren?</p> <p>De Oosterkade moet beschikbaar blijven voor aan -en afmeren: verwijder exploitatie Er wordt in de Visie gesproken over het instellen van een aan -en afmeer verbod i.v.m. overlast voor bewoners door exploitatie en verhuur. De Oosterkade is de ideale opstap plaats gezien de nabije ligging van Vaartsche Rijn station en parkeergarage. Overstappen in een bootje is zo gedaan. Voor Utrechts met -of zonder ligplaats wordt hiernaartoe gevaren om passagiers op te pikken voor een paar uurtjes rondje Singel of Kromme Rijn. Gezien de binding met de stad en de wens die leefbaar te houden veroorzaken we geen overlast. De locatie sluiten is een slecht idee en zal alleen maar zorgen voor verplaatsing van het probleem.</p> <p>14. Vragen: Kunt alstublieft de Oosterkade beschikbaar houden voor af -en aanmeren van pleziervaart? Zo niet, wanneer u alsnog de overlast gaat aanpakken d.m.v. instellen van een af-en aanmeer verbod, kunt u dit dan eerst testen gedurende een vaarseizoen voor verhuur en exploitatie bedrijven? Er worden nu juist meer af-en aanmeer plekken gecreëerd tegenover de Oosterkade, namelijk middels trappen aan de Westerkade. Wat is de functie van deze trappen wanneer je er niet mag aan -en afmeren?</p> <p>15. Kunt u zorgdragen voor meer geschikte af en aanmeer locaties voor pleziervaart. Bijvoorbeeld op het Merwedekanaal (Dichterswijk, de Munt, Vaartsche Rijn ter hoogte van de Helling, Leidsche Rijn Oost) Pak de bottleneck aan bij de Stadhuisbrug</p> <p>16. Tot slot zou er support zijn voor eenrichting verkeer op de Oude Gracht of een stoplicht bij de Stadhuisbrug. Dit is inderdaad een bottleneck en in praktijk levert dit gevaarlijke situaties op door schippers die niet kunnen varen (onbemande verhuur) alsmede grote plezierjachten (15 meter) die alles blokkeren en dan niet meer terug kunnen. Laat deze reactie bijdragen aan de leefbaarheid van Utrecht Laten we niet doorslaan door het de pleziervaart (recreatievoertuigen) onmogelijk te maken een ronde te varen op de mooie Utrechtse wateren. Indien er nog vragen of opmerkingen zijn dan kunt u mij bereiken via email. Ik zie u concrete antwoorden per vraag graag tegemoet.</p>	
--	--	---	--



34	Stichting Vergroening Singel030	<p>Bij deze de reactie van Stichting Vergroening Singel030. Reactie op de Visie Stadswater van stichting Vergroening Singel030 De stichting Vergroening Singel030 zet zich in om al het stadswater in de gemeente Utrecht gezonder te maken. We zijn dan ook verheugd enkele aanknopingspunten te zien in deze Visie. De grachten in en rond de binnenstad worden aangeduid als “zoekgebied voor nieuwe vestigingsplaatsen waterplanten” en op enkele stukjes na wordt bij de overige wateren in de stad aangegeven dat er “kansen voor natuurvriendelijke oevers” zijn. Dat is een mooie bijvangst voor een Visie Stadswater die gaat over hoe we het water kunnen gebruiken, hoe het water beter toegankelijk te maken voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Dit uitgangspunt voor de nota is echter de wereld op zijn kop. Het oude denken waarbij uitgegaan wordt van het gebruik van het water door mensen moeten we loslaten! De mens (de gemeente) moet haar verantwoordelijkheid nemen. We staan voor de opgave te moeten voldoen aan de Europese waterkwaliteit normen, dit is kader stellend voor wat verder mogelijk is. Het gebruik van het water door bewoners, ondernemers en bezoekers komt dan op de tweede plaats. Vergroening Singel030 pleit er voor dat de gemeente zich op de eerste plaats gaat inspannen voor gezond stadswater, stadswater waarvan de ecologische kwaliteit minimaal voldoet aan de doelen van de Europese Kaderrichtlijn water. De bewoners van Utrecht hebben daar ook baat bij. Bijvoorbeeld het aanpassen van de huidige oevers in natuurvriendelijke oevers zorgt niet alleen voor een verbetering van de ecologische kwaliteit en biodiversiteit, maar helpt ook tegen hittestress en zorgt voor groen in de stad, ook in droge tijden. Vergroening Singel030 vraagt: ·Om op korte termijn een Visie “Gezond Stadswater” op te stellen, waarin wordt aangegeven wat, waar en wanneer er wordt ondernomen om de ecologische kwaliteit van het stadswater en haar directe omgeving te verbeteren en hiervoor financiën vrij te maken. Deze Visie “Gezond Stadswater” vormt het uitgangspunt, geeft de kaders aan voor de overige Visies die van invloed zijn op de kwaliteit van het Stadswater. ·De titel van de voorliggende Visie “Visie Stadswater” zo aan te passen dat die aansluit bij de inhoud van de Visie, namelijk “Visie Gebruik Stadswater”. ·Om verdere achteruitgang van de kwaliteit van het stadswater te voorkomen, vraagt Vergroening Singel030 om bij iedere ingreep, die voortvloeit uit de Visie gericht op het creëren van nieuwe recreatieve functies, vooraf te onderzoeken wat het effect is op de ecologische kwaliteit. En bij een mogelijk negatief effect af te zien van de ingreep. Waar kansen liggen om de ecologische kwaliteit te verbeteren daar direct werk van te maken, en niet zoals in de Visie wordt aangegeven deze pas uit te voeren als ze kunnen meeliften met andere werkzaamheden. We kijken uit naar de reactie en zijn altijd bereid om mee te denken.</p>	<p>Deze Visie richt zich voornamelijk op het gebruik van het water door mensen. Vanzelfsprekend zijn dieren een belangrijke medegebruiker. Bij de uitvoering van deze Visie is een belangrijk leidend principe het behoud en de verbetering van gezond water (zie paragraaf 4.1). Dit betekent dat bij de uitvoering van verbetermogelijkheden wordt gekeken naar de aanwezige natuurwaarde. Het gebruik mag niet leiden tot een verslechtering. Op sommige plekken zullen we dus voor kiezen om menselijk gebruik juist niet te stimuleren maar de natuur voorrang te geven.</p> <p>De waterkwaliteit en de biodiversiteit zijn voor de gemeente ook belangrijk. In de Visie Water en Riolering zijn waterkwaliteitsdoelen voor het jaar 2027 opgenomen die moeten worden behaald volgens de Europese Kaderrichtlijn Water. In het bijbehorende programma Water en Riolering staan de maatregelen die het hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden en de gemeente tussen 2022 en 2026 wil uitvoeren. Denk hierbij aan het aanleggen van natuurvriendelijke oevers, visvriendelijk maken van sluizen en gemalen en het maken van nieuwe fauna uittreedplaatsen (FUP's). Hierbij maken we gebruik van de meest recente ecoscan metingen uit de zomer 2021 en de kansencartaar voor de ontwikkeling van natuurvriendelijke oevers. Zie voor het programma Water en Riolering: <a href="https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/7488a916-1016-48ae-9f05-422859f342ed">https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/7488a916-1016-48ae-9f05-422859f342ed</a></p>
----	---------------------------------	--	--

35	Roeiploeg Utrecht	<p>Met veel aandacht hebben we de Visie stadswater doorgelezen, goed dat de gemeente na wilt denken over de toekomst op en rond het water. Wij zien het ook gebeuren dat het drukker op en rond het water wordt en dat is denk ik alleen maar positief maar het moet ook veilig en fijn zijn voor ieder. Wie zijn wij, (en waar ik namens deze reactie stuur op de Visie stadswater) Wij zijn Roeiploeg Utrecht. We zijn een sloeeproeverenging die zijn roots kent uit de zeevaartschool die Utrecht rijk was. Op deze school was sloeeproeien nog een vak. Toen de school samen ging met de Hogeschool zijn een aantal fanatieke (oud)leerlingen verder gegaan als sloeeproeverenging en we altijd een link blijven houden met de Hoge school. Aankomend jaar mogen we ons dertigjarig bestaan vieren In die dertig jaar zaten we eerst 10 jaar aan de Jutfaseweg en toen ons clubcontainer/gebouw afbranden zijn we naar de veilinghaven gegaan. Deze was toen net af en wij zijn hier één van de eerste bewoners. Hier liggen we op de dag van vandaag nog met een Groningerzeetjalk die dienst doet als clubschip. We hebben onderstaande punten op de Visie stadswater (per pagina nr. geordend)</p> <p>1. Pagina 15.: Wij komen helaas niet voor in dit stuk. Eigenlijk zijn er 5 roeiverengingen naast ons heb je ook nog de Barbarossa. Zij zijn gelinkt aan Hogeheemraadschap de Stichtse Rijnlanden en liggen bij de zeeverkeners. Roeiploeg Utrecht is gevestigd in de veilinghaven (op de foto op pagina 15 zijn zelfs de sloepen te zien). Ons vaargebied is Merwedekanaal, Vaartsche Rijn, Singel, Oud gracht en Kromme Rijn. (tot aan Bunnik). Bij ons mag iedereen lid worden vanaf 18 jaar en ouder.</p> <p>2. Pagina 15, 33(punt 4) Vanaf 2028 (onder voorbehoud) wordt de Stadsbuitengracht bij Smakkelaarsveld verbonden met de Leidsche Rijn Oost. Op dit moment werkt de gemeente aan het voorlopig ontwerp .In hoeverre wordt in het ontwerp rekening gehouden met roeien en dan specifiek met sloeeproeien?</p> <p>3. Pagina 21: Wij ontbreken op het kaartje, we zitten op onderstaande locatie: (rode cirkel)</p> <p>4. Pagina 29: Hier worden wij (en de Barbarossa) vergeten. Gemiddeld roeien wij vijf avonden met 2/3 boten door de binnenstad.</p> <p>5. Pagina 31: Hier worden wij (en de Barbarossa) vergeten. De cijfers van Roeiploeg utrecht zijn: 120 volwassen leden (100%) waarvan 30 recreanten die 1 keer per week roeien en de overige (wedstrijd roeiers) roeien 2 keer per week. En door ruimte gebrek hebben we een wachtlijst van 30 a 40 man/vrouw. Er wordt hier ook over een convenant gesproken tussen roeiers en de gemeente. Echter zijn deze afspraken niet met ons gemaakt omdat wij hier niet voor waren uitgenodigd.</p> <p>6. Pagina 33: Punt 10: Grachtenrace Rondon, dit is een sloeeroeiwedstrijd die al 20 jaar wordt gehouden op de 2<sup>de</sup> zaterdag van April. Hierbij komen sloepen uit heel Nederland naar Utrecht voor een wedstrijd.</p> <p>7. Pagina 36, 47: Hier wordt gesproken over een mogelijke zwemlocatie in de Veilinghaven. Kwa veiligheid willen we dit afraden. Wij roeien hier elke avond in en uit. Zwemmers zien ons vaak laat en voor de stuurmannen is het soms ook lastig om zwemmers te zien. Tevens varen er af en toe ook (grote)boten uit deze haven.</p>	<p>Dank voor uw inspraakreactie. Hieronder puntsgewijs onze antwoorden:</p> <p>1, 3, 4, 5, 8. Wij zullen de roeiploeg Utrecht en Barbrossa zowel in tekst als op de kaarten opnemen in de Visie stadswater. Dank voor jullie informatie.</p> <p>2. In het voorlopig ontwerp voor de aansluiting van Stadsbuitengracht met Leidsche Rijn Oost wordt niet specifiek rekening gehouden één specifieke doelgroep. De doorvaart onder de Sijpensteintunnel zal lang en smal worden. De breedte is max 6 meter en waarschijnlijk nog smaller.</p> <p>6. Wij nemen de Grachtenrace Rondon op als voorbeeld van een evenement.</p> <p>7. Wij delen u mening dat in de Veilinghaven conflicterende belangen spelen m.b.t. varen en zwemmen. Wij constateren echter ook dat er nu al regelmatig gezwommen wordt. U geeft aan dat het onveilig is om hier te zwemmen omdat er wordt gevaren. Voor het aanwijzen van mogelijke nieuwe officiële zwemlocaties wordt dit belang meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek. De omwonenden en andere belanghebbenden in de buurt van de vijf locaties worden betrokken bij het vervolg. De inzet van gemeente is bij dit onderzoek om de overlast voor de druk bezochte locaties zoals Muntsluis en Veilinghaven te verminderen ten opzichte van afgelopen jaren en in ieder geval niet meer wordt. Op basis van de bevindingen uit het vervolgonderzoek zal het college in afstemming met de omwonenden, medeoverheden en gemeenteraad bepalen of officieel zwemwater haalbaar is of dat de locatie beter een niet-officiële locatie kan blijven of dat zwemmen zelfs verboden moet worden.</p> <p>9. Een groot evenement is meer dan 200 mensen. Factoren zoals alcohol, vuurwerk etc bepalen dit mede. Voor meer info ga naar <a href="http://www.utrecht.nl">www.utrecht.nl</a> en zoek op "evenementen".</p> <p>10. Wij herkennen uw constatering dat tijdens mooie zomerdagen gezwommen wordt in de Vaartsche Rijn ter hoogte van de Westravenstraat. Zoals u kunt u lezen zijn wij voornemens om op de regionale vaarroute, waaronder de Vaartsche Rijn valt, een zwemverbod in te voeren. Discussie is nog of we zwemmen in de sluisom zelf nog wel willen toestaan mits we de zwemzone hier duidelijk kunnen markeren met bijvoorbeeld een ballenlijn of bebording.</p>
----	-------------------	--	---

		<p>8. Pagina 50: in dit hele stuk komen Roeiploeg Utrecht en Barbarossa niet in voor.</p> <p>9. Pagina 66: Punt 10.6 hier wordt gesproken dat bij grote evenementen er een vaarverbod kan worden afgegeven. Wat wordt gezien als een groot evenement?</p> <p>10. Pagina 70: Er wordt tijdens mooie zomerdagen ook gezwommen op de Vaartsche Rijn ter hoogte van de Westravenstraat. Hier springt jeugd vanaf de kant in het water of komen net het hoekje om zwemmen als we door de oude sluis varen. Dit levert vaak gevaarlijke situaties op. Ik hoop dat jullie wat aan onze input hebben en hoop dat deze input ook mee wordt genomen in de definitieve uitwerken van de Visie stadwater. En graag gaan we (ik) in gesprek met u om deze punten toe te lichten als er onduidelijkheden zijn.</p>	
--	--	--	--

36	Bewoner en zwemmer	<p>Hierbij reageer graag op de door u gepresenteerde omgevingsvisie. Als openwaterzwemmer heb ik vooral met interesse de delen over zwemwater gelezen en dan m.n. rond Utrecht Lunetten, waar ik woon. Ik meen ergens gelezen te hebben dat voor iedereen in Utrecht geschikt zwemwater op max. 10 min. fietsen zou moeten zijn. Het kan best zijn dat ik er in de grote hoeveelheid tekst overheen heb gelezen, maar ik zie niet heel veel concrete plannen met betrekking tot uitbreiding van het gemeentelijke zwemwater. Bij de ambitie lees ik wel: Meer plekken waar mensen veilig kunnen zwemmen in en verblijven aan buitenwater. De <u>Maarsseveense Plassen</u> en de <u>plassen in Vleuten-De Meern</u> worden regelmatig genoemd, maar zijn nog best een flink eind fietsen om eventjes een frisse duik te nemen of een half uurtje zwemmen. Een paar jaar geleden heb ik een vraag gesteld aan de gemeente over zwemlocaties in de regio. Toen werd gesuggereerd dat er ook best gezwommen zou kunnen worden in het <u>Inundatiekanaal in Utrecht lunetten</u> en rond de forten. Wel werd daarbij opgemerkt dat deze wateren niet regelmatig bacteriologisch getest worden, dat de waterkwaliteit slechter kan zijn na hevige buien en dat ze niet gecontroleerd op rommel op de bodem, uitstekende onderdelen etc. Ik heb desalniettemin beide serieus overwogen, maar in het inundatiekanaal is bijna niet te zwemmen, omdat het daar in de zomer helemaal volgegroeid is met waterlelies en bovendien wordt er inderdaad ook nogal wat nog al eens troep in gedumpt zoals fietsen. Rond de forten ziet het water er ook niet zo schoon uit, groeien ook heel veel waterplanten, worden veel honden in het water gelaten waar het wat ondieper is en zolang de waterkwaliteit van beiden niet regelmatig gecontroleerd wordt door de gemeente, durf ik het toch niet aan. Deze wateren worden in uw stuk overigens niet genoemd. Ook heb ik vaak overwogen om in de <u>Krommerijn</u> te gaan zwemmen, omdat ik zie dat dat wel gebeurt, maar ook daarvan weet ik dat waterkwaliteit niet gecontroleerd wordt en wordt er regelmatig op social media gewaarschuwd voor de ziekte van Weil, veroorzaakt door ratten. Dat heeft me heeft tegengehouden om daar te gaan zwemmen. Daarbij komt dat het water uit de Lek komt, waar veel gevaren wordt, dus is me niet duidelijk hoe schoon dit water is. Het zou mooi zijn als de gemeente dit water nog eens extra onder de loep neemt, wat de mogelijkheden zijn voor een officiële zwemplek. Wel zie ik daarbij ook mogelijke <i>nadelen</i>: je wordt nu al regelmatig naar de kant gebeld door fietsers op de officiële wandelpaden en zelfs scooters en brommers komen daar af en toe. Het zou jammer zijn als het wandelgebied dan weer ten koste gaat van de zwemgelegenheid. Het mooiste zou het uiteraard zijn als beide naast elkaar kunnen bestaan! Terzijde wordt ook <u>Down Under</u> genoemd, wat officieel bij mijn weten niet onder de gemeente Utrecht valt. De toegangsprijs is hiervoor echter best hoog en een grote beperking is mijns inziens dat het strand dat heel vaak gesloten is, ook op warme dagen. Volgens de website is het alleen open als de buitentemperatuur 22° is of hoger, maar ook dan zie ik regelmatig mensen teleurgesteld weer vertrekken. Ik begreep dat personeelsproblemen daar onder andere debet aan zijn. Het zou fijn zijn als er meer voorzien werd in gratis zwemgelegenheden die wel door de gemeente worden gecontroleerd. De Rietplas in Houten (ook nog bijna een half uur fietsen) is daarvan een mooi voorbeeld: vrij toegankelijk, veilig voor kinderen en groot en diep genoeg voor veel mensen, om te zwemmen en te</p>	<p>Het klopt dat de ambitie van de gemeente is dat iedereen dichtbij huis een plek heeft waar veilig kan worden gezwommen. In de RSU noemen we dit de tien minutenstad. Het betreft zwemplekken in zwembaden en plekken in het buitenwater. Zo is in de Ruimtelijke Strategie 2040 de ambitie opgenomen om de huidige zwembaden De Kwakel, De Kromme Rijn en Den Hommel uit te breiden en een nieuw zwembad in Maximapark te maken. De Visie stadswater gaat over buitenzwemplekken in het openbare water en is dus een aanvulling op de zwembaden. In paragraaf 3.2 onder verbetermogelijkheid 4.1 staat dat de gemeentelijke doelstelling is om de binnen tien minuten fietsen bij een buitenzwemlocatie kunnen zijn. Deze doelstelling zullen we aanpassen zodat duidelijk is dat het om zwemplekken in zwembaden en buitenzwemlocaties gaat.</p> <p>Lunetten beschikt al over een buitenzwemplek, de recreatieplas Down Under. Bij de ontwikkeling van deze plas is op regionaal niveau besloten entreegeld te heffen om de kosten voor aanleg en exploitatie te dekken. Wij begrijpen dat dit een obstakel kan zijn om de plas te bezoeken, maar dit sluit niet uit dat de mogelijkheid om binnen tien minuten te zwemmen er nu is. Zoals u verder kunt lezen in de Visie is ons voornemen te onderzoeken of een officiële zwemlocatie in de Kromme Rijn haalbaar is. Dit sluit aan op uw wens. De prioriteit voor het ontwikkelen van extra officiële zwemlocaties in de wijk Lunetten zelf ligt daarmee lager. Wel is zo dat zwemmen in de watergangen in de wijk zelf, zoals de fortgrachten of het inundatiekanaal niet verboden is. Het is echter geen officieel zwemwater, dus u zwemt hier op eigen risico. De komende jaren worden de watergangen in de wijk gebaggerd door waterschap en gemeente. We verwachten dat dit een verbetering van de waterkwaliteit zal opleveren, ook al zal dit niet direct leiden tot zwemwaterkwaliteit. Zwemmen in de noordelijke Laagravenseplas en de Nedereindseplas is op korte termijn niet realistisch, gezien de hoge kosten die gemaakt moeten worden om deze plassen te saneren en geschikt te maken om veilig te kunnen zwemmen. De gemeente heeft tot nu toe geen plannen om ten zuiden van Utrecht een nieuwe zwemplas te maken.</p>
----	--------------------	---	--

	<p>SUPPEN. Volgens mij wordt de bodembegroeiing eens per jaar gemaaid en het water wordt doorgespoeld, zodat de blauwalg minder kans krijgt. Vragen die bij me opkomen:</p> <p>1 - is de Laagravense plas (de Noorderplas) nog te saneren en geschikt te maken voor vrij toegankelijk en schoon zwemwater?</p> <p>2 - Is de Nedereindse plas nog te saneren en geschikt te maken voor vrij toegankelijk en schoon zwemwater (al is dit ook nog een eind fietsen)? Er ligt hier zoveel aantrekkelijk uitzien water!</p> <p>3. - Het Inundatiekanaal en de forten worden niet genoemd in uw stuk. Ik weet vrijwel zeker dat als deze meer geschikt worden gemaakt om te zwemmen, dat er grif gebruik van zou worden gemaakt. Zou u deze opties ook serieus willen overwegen?</p> <p>4 - ziet u nog mogelijkheden om ergens een nieuwe zwemplas te creëren rond de zuidkant van Utrecht, vergelijkbaar met bv. bovengenoemde Rietplas?</p> <p>Dank voor uw aandacht. Ik hoop op een mooie uitkomst voor zwemmend Utrecht (Zuid).</p>	
--	---	--

37	Woonbootbewoner	<p>Hoe fijn is het om te lezen dat dit echt een belangrijk thema is en waterbeleving en gebruik een kostbaar goed is waar we zuinig mee om moeten gaan. En zeker moeten we er ook allemaal gebruik van kunnen maken en liefst ook rekening met elkaar houden. Ik woon ca. 25 jaar op een woonark op de Da Costakade en heb de intensiteit van watergebruik ook hier zien toenemen en overwegend in positieve zin. Deze positieve woorden dienen een stemming en opening voor andere aandachtspunten.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. overlast door muziek / drankgebruik / herrie en laat varen, dit is een erkend thema en fijn dat dit aspect benoemd is en dat hier ook beleid voor gemaakt wordt.</li> <li>2. Hard varen, graag hier ook echt aandacht voor ook als het om water gaat wat buiten de populaire gebieden ligt.</li> <li>3. Wat ik niet aan bod heb zien komen zijn veilige zones voor waterbewoners en wel de dieren..... ik zie de laatste jaren in de Kruisvaart een daling van fureten, eenden en de ijsvogel heeft ook een haperend bestaan. Zwemplekken voor honden, loslopende katten en zwemmen van mensen en uiteraard ook het varen hebben serieuze impact op het leven van deze dieren. Ik zou graag pleiten voor veilige niet betreedbare delen van oevers waar deze dieren een echte veilige plek kunnen vinden. Ofwel zowel op de kade als in het water afgezet of lastig bereikbaar voor overige mens en dier. Een poging hiertoe is de zuidelijke kant van de Kruisvaart waar we een robuuste groene omgeving met natuurbestemming proberen te borgen in een CO creatie team met ontwikkelaar gemeente en omwonenden. Graag zou een Visie/steun in de rug wenselijk zijn voor deze lokatie en ik denk ook zeker dat dit binnen de Visie ook breder een plek zou moeten krijgen. Ik hoor graag of jullie mijn bericht hebben ontvangen, als nodig licht ik dit graag persoonlijk toe. Keep up the good work!</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Goed om te horen dat u de voorgestelde maatregelen om overlast op het water te verminderen (paragraaf 3.4, ambitie 11) ondersteunt.</li> <li>2. Hard varen is nergens in de gemeente toegestaan. Handhaving op hard varen doet de Waterpolitie. Meerdere verbetermaatregelen uit de Visie vragen om extra toezicht en handhaving en het opleiden van BOA's voor in het vaar- en zwemseizoen. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de politie, het waterschap en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. In het uitvoeringsprogramma wordt ingegaan op de dekking van de uitvoeringskosten en de gewenste versterking van de gemeentelijke organisatie inclusief handhaving. Voor de uitvoering van de Visie is nog niet voldoende geld. De benodigde financiering wordt in het uitvoeringsprogramma 2024-2027 opgenomen en integraal afgewogen door de gemeenteraad.</li> <li>3. Deze Visie richt zich voornamelijk op het gebruik van het water door mensen. Vanzelfsprekend zijn dieren een belangrijke medegebruiker. Het verbeteren van de waterkwaliteit en de biodiversiteit zijn voor de gemeente ook belangrijk. Beleid hiervoor is opgenomen in de reeds vastgestelde Visie Water en Riolering. In deze Visie staan waterkwaliteitsdoelen voor het jaar 2027 die moeten worden behaald volgens de Europese Kaderrichtlijn Water. In het bijbehorende programma Water en Riolering staan de maatregelen die het hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden en de gemeente tussen 2022 en 2026 wil uitvoeren. Denk hierbij aan het aanleggen van natuurvriendelijke oevers, visvriendelijk maken van sluizen en gemalen en het maken van nieuwe fauna uittreedplaatsen (FUP's). Hierbij maken we gebruik van de meest recente ecoscan metingen uit de zomer 2021 en de kanskaart voor de ontwikkeling van natuurvriendelijke oevers. Zie voor het programma Water en Riolering: <a href="https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/7488a916-1016-48ae-9f05-422859f342ed">https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/7488a916-1016-48ae-9f05-422859f342ed</a>. Daarnaast is bij de uitvoering van de Visie stadswater een belangrijk leidend principe het behoud en de verbetering van gezond water (zie paragraaf 4.1). Dit betekent dat bij de uitvoering van verbetermogelijkheden wordt gekeken naar de aanwezigheid</li> </ol>
----	-----------------	---	--

			natuurwaarde. Het gebruik mag niet leiden tot een verslechtering. Op sommige plekken zullen we dus voor kiezen om menselijk gebruik juist niet te stimuleren maar de natuur voorrang te geven.
38	Bewoner Oudegracht	Ik heb de Visie Stadswater doorgelezen. Fijn om te lezen dat jullie van mening zijn dat er meer duidelijkheid moet komen over wat wel en niet mag op de stadswateren. Dat is echter niet genoeg. Om de overlast zoals versterkte muziek aan te pakken, moet worden gehandhaafd. Gezien de slechte handhaving op de verkeersregels in de Binnenstad (zoals t.a.v. eenrichtingsverkeer, fietsen in het voetgangersgebied) ben ik daar niet gerust op. Zonder controle en boetes zien mensen regels als een advies. Komt er extra geld beschikbaar zodat de boa's kunnen ingrijpen bij overtredingen?	Dank voor uw signaal. Meerdere verbetermaatregelen uit de Visie vragen om extra toezicht en handhaving en het opleiden van BOA's voor in het vaar- en zwemseizoen. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de politie, het waterschap en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. In het uitvoeringsprogramma wordt ingegaan op de dekking van de uitvoeringskosten en de gewenste versterking van de gemeentelijke organisatie inclusief handhaving. Voor de uitvoering van de Visie is nog niet voldoende geld. De benodigde financiering wordt in het uitvoeringsprogramma 2024-2027 opgenomen en integraal afgewogen door de gemeenteraad.

39	Bewoners Frederik Hendrikstraat	<p>Met dit schrijven, willen wij/ondergetekende bewoners van de Frederik Hendrikstraat in Utrecht die aan de waterkant wonen (verder te noemen BFH), reageren op de door de Gemeente Utrecht gepresenteerde Visie Stadswater (verder te noemen VS). In de achterliggende periode hebben wij de ontwikkeling van de VS op de voet gevolgd. Alle inspraakbijeenkomsten zijn door een of meerdere bewoners van onze straat bijgewoond. Wij hebben kennisgenomen van alle ons bekende relevante documenten. Wij willen allereerst voorop stellen en benadrukken dat de BFH positief en welwillend staan tegenover het creëren van een groene binnenstad, ook op het stadswater, waarbij de overlast van zij die het water gebruiken (of aan de waterkant wonen), zo veel mogelijk wordt beperkt onder meer door regulering en stimulering van maatregelen ter bevordering van het milieu.</p> <p>De VS heeft op onderdelen een aantal vragen en bezwaren opgeroepen. In een telefoongesprek dat wij met u op donderdag 8 december 2022 voerden, hebben wij deze voorgelegd en besproken. Ons werd door u geadviseerd deze vragen/bezwaren tevens in briefvorm kenbaar te maken, waarbij werd geopperd dat wij zelf met een voorstel konden komen voor maatregelen die wij redelijk achten. Bij deze.</p> <p><b>Allereerst de bezwaren/vragen:</b> Wij vinden de maatregel om middels vergunningen af te dwingen dat de BFH op zeer korte termijn enkel nog een emissieloos vaartuig kunnen gebruiken, niet redelijk, niet doelmatig en niet proportioneel, in het bijzonder gelet op het gegeven dat de gemeente Utrecht deze situatie (geen vergunningsplicht voor de bewoners van de Frederik Hendrikstraat) al tientallen jaren (vanaf het eerste begin) heeft toegestaan, of naar eigen zeggen: heeft gedoogd. Wij vragen ons af of deze situatie van tientallen jaren gedogen nu nog op deze wijze veranderd kan worden: Is er geen sprake van een verkrijgende verjaring van een ligplaats /een erfdienstbaarheid? Wij vragen de gemeente hier antwoord op te geven. Verder plaatsen wij een kanttekening bij de verplichting om in de toekomst een emissieloos vaartuig te hebben, als voorwaarde om een vergunning te verkrijgen. Deze maatregel zou booteigenaren dwingen om hun boot met verbrandingsmotor te verwijderen en om in plaats daarvan een boot met accu's aan te schaffen, of om een ombouw realiseren. De productie van accu's belast het milieu elders aanzienlijk. Het is een feit dat er alleen al langs knooppunt Rijnsweerd, direct gelegen naast de Zilveren Schaats, zo'n 20.000 voertuigen per dag langs komen (bron: Gemeente Utrecht). Het omslagpunt voor de milieubelasting van een verbrandingsmotor versus een elektromotor wordt pas bij 39.000 wegkilometers bereikt (bron: ANWB, met verwijzing naar een rapport van TNO). Navraag bij de circa 50 booteigenaren uit de straat leert, dat er gemiddeld circa 10 keer per jaar een rondje door de stad wordt gevaren. Dit is ongeveer 8 kilometer per keer. Totaal wordt er dus ongeveer 80 km per jaar over het stadswater gevaren per bewoner. De gewenste uitstootreductie staat in onze ogen niet in verhouding tot de impact van de maatregel die wordt overwogen, doelend op onder meer de kosten van invoering van vergunningen; de kosten en onderhoud voor het aanleggen van laadpalen voor boten, de te creëren op- en afstapplaatsen, etc. Verder komt het ons voor dat er met twee maten door de gemeente Utrecht wordt gemeten. Eigenaren van benzine en dieselauto's, die substantieel meer kilometers rijden in de stad, krijgen</p>	<p>De gemeente ziet geen reden om voor de Zilveren Schaats een uitzondering te maken voor verbetermogelijkheid 7.6 (Recreatieve vaartuigen moeten die aan achtertuinen liggen moeten ook betalen voor gebruik van vaarwater). Boten met een ligplaats aan de stadsbuitengrachten en Vaartsche Rijn betalen nu voor een ligplaatsvergunning. De gemeente vindt het eerlijk als de boten van bewoners van de Zilveren Schaats ook betalen voor een ligplaatsvergunning. Zij maken immers gebruik van hetzelfde stadswater rond de binnenstad. Bewoners met een kleine boot kunnen er ook voor kiezen om in de avond hun boot op de kant in de eigen achtertuin te zetten. Dan is een ligplaatsvergunning niet nodig en hoeft je niet te betalen. Dit nieuwe beleid zal de gemeente stapsgewijs invoeren door eerst te controleren welke boten in het vaarwater rond de binnenstad liggen die geen ligplaatsvergunning hebben. Vervolgens zal de eigenaar van de boot een brief van de gemeente ontvangen. Eigenaren zullen een keuze moeten maken of ze een vergunning willen hebben of hun boot uit het water halen. Zoals we in paragraaf 1.1 in de Visie constateren ontbreekt binnen de gemeente overkoepelend en actueel beleid voor het gebruik van stadswater. Het huidige ligplaatsbeleid is daarvan een voorbeeld. Met deze verbetermogelijkheid voor Zilveren Schaats willen het huidige beleid aanvullen en gelijk trekken met andere stadswateren die rond de binnenstad liggen.</p> <p>We hebben naar aanleiding van diverse reacties de invoering van emissievrij varen (ambitie 8, paragraaf 3.3) aangepast. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Zoals jullie voorstellen sluiten we hierbij zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. Ook willen we meer tijd geven voor de overgang naar emissievrij varen. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren, dus ook voor Zilveren Schaats. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. Voor verschillende type motorboten gelden verschillende ingangsdata wanneer het emissievrij varen wordt verplicht. Deze ingangsdata zijn 1 januari 2025, 1 januari 2027 en 1 januari 2030. Zie verder de tabel in paragraaf 2.4 van deze reactienota voor meer uitleg.</p>
----	---------------------------------	--	--



		<p>via een in te voeren vergunningsplicht geen verplichting opgelegd om op korte termijn over te gaan naar elektrisch rijden. Daarnaast hanteert de gemeente een ontheffingsbeleid voor eigenaren van oldtimers, of kampeerauto's die wel de milieuzone in mogen. Waarom wordt de regulering van varen op het stadswater, niet vergeleken met die voor auto's (gefaseerde invoering) en vervolgens in verhouding geplaatst? Voor bestelauto's die in de stad zullen rijden geldt in het centrum van de stad dat ze pas vanaf 2028 emissievrij moeten zijn. Voor vrachtwagens is dat pas in 2030. Het is naar onze mening niet redelijk om de voorgestelde maatregel in te voeren, zonder redelijke overgangstermijn en zonder uitfasering van de bestaande situatie welke minder milieubelastend is: geen gedwongen vervanging door accu's op korte termijn.</p> <p>De gemeente is voornemens enkel elektrisch aangedreven vaartuigen een vergunning te verlenen. Wij plaatsen een kanttekening bij de Visie dat enkel elektrisch aangedreven vaartuigen als milieuvriendelijk worden beschouwd en dat HPV (blauwe diesel) buiten beschouwing wordt gelaten. HPV is voor dieselmotoren een prima alternatief. Deze zogenoemde blauwe diesel is een brandstof die is vervaardigd uit gerecyclede reststromen uit de voedingsmiddelenindustrie. Het walmt niet, is biologisch en in het water afbreekbaar. Het zorgt voor circa 90% minder CO2-uitstoot dan normale diesel.</p> <p>De gemeente stelt in de Visie dat het niet eerlijk is dat eigenaren van boten die aan de eigen achtertuin liggen, geen liggeld betalen. Echter, zij gaat hier voorbij aan het feit dat bewoners hier zelf voor de kosten van onderhoud van beschoeiing en steigers betalen. De vergunninghouders van boten die in de stad liggen, betalen voor deze zaken niets.</p> <p><b>Alternatieve aanpak</b> De gemeente Utrecht formaliseert de bestaande situatie en verstrekt vergunningen om niet: geen leges, of invoering van liggeld, voor het aanleggen van een boot door BFH. De BFH dragen er op eigen kosten zorg voor dat de beschoeiingen en steigers worden onderhouden, zodat een boot kan worden aangelegd.</p> <p>Het invoeren van verplicht elektrisch varen op het stadswater wordt afgestemd op het moment van verplicht elektrisch rijden in de binnenstad door vrachtauto's en niet eerder ingevoerd dan in 2030. Uitfasering van boten met verbrandingsmotor, door inspanningsverplichting groen varen. Dat wil zeggen dat bewoners die op het moment van goedkeuring van het beleid reeds een vaartuig met verbrandingsmotor hebben, ontheffing / een vergunning krijgen voor het blijven gebruiken van deze boten. Op het moment van verkoop van deze boot geldt voor de bewoner een inspanning om duurzaam te varen waarbij een emissieloos vaartuig het hoog haalbare is. Stimuleren en zo mogelijk verplicht stellen van het gebruik van blauwe diesel voor eigenaren van boten met dieselmotoren Uiteraard zijn wij graag bereid om namens de BFH die deze brief hebben ondertekend, hierover in gesprek te gaan met de gemeente. Met vriendelijke groet, mede namens 70 bewoners uit de Frederik Hendrikstraat,</p>	
--	--	--	--

40	Sup school	<p>Hieronder wil ik graag een reactie geven op de Visie Stadswater.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Op de eerste plaats wil ik mee geven dat er veel mooie ambities in staan. Zeker als het gaat om verduurzaming en zorg dragen voor het stadswater. Ik schrijf dit vanuit mijn positie als eigenaar van een SUP school, maar ook als spil in een netwerk van particuliere suppers die ik enigszins kan bereiken.</li> <li>Wat mij opvalt in de Visie is dat suppers veel worden genoemd in het kader van overlast. Met name op het gebied van kennis over vaarregels en varen met (te) grote groepen tegelijk. Het betreft hier vooral klanten van verhuur. Maar ook particulieren, die met hun eigen board het water op gaan en de stad gaan verkennen. Graag ga ik (samen met collega-SUP ondernemers) in gesprek met de gemeente hoe we bijvoorbeeld kunnen werken aan het verbeteren van de kennis over de vaarregels, zeker richting mensen die een board huren of een eigen board hebben. Mensen die een les nemen bij mijn SUP school, krijgen al les over de vaarregels.</li> <li>Op pagina 20 uit de Visie wordt verwezen naar de vaarregels. Wellicht is het een idee deze regels ook op grote borden te zetten en door de stad te verspreiden? En te plaatsen bij de diverse verhuur-locaties (bootverhuur, kanoverhoor, supverhuur, etc)?</li> <li>Over de overlast bij te grote groepen suppers en kanoërs kan wellicht ook iets afgesproken worden, zeker op smal water als de Oudegracht. Er zou een maximum van groepsgrootte gesteld kunnen worden. Misschien vooral in de Oudegracht. Wel in goed overleg met de betrokken ondernemers. Dit moet dan wel duidelijk gecommuniceerd worden en tevens gehandhaafd worden. Waar die grens dan moet liggen en hoe je dat zou moeten handhaven, daarover zouden we met elkaar in gesprek moeten gaan.</li> <li>Op pagina 69 wordt gesproken over een éénrichtingsverkeer door de Oudegracht. In de Visie wordt gesproken over een permanent eenrichtingsroute. Ik snap dat dit op bepaalde, extreem drukke, dagen handig kan zijn. Maar het levert veel ondernemers (en ook particulieren) veel problemen op. En zeker voor spierkrachtbootjes is dit niet handig, want het zou betekenen dat ze altijd een hele ronde moeten varen. Dat is voor een aantal recreanten veel te ver. Ook voor mij, als SUP school, is het niet handig, vooral als het een permanente wijziging is. Hoewel ik slechts zelden door de Oudegracht ga met klanten, en dit dan meestal van noord naar zuid is, zijn er ook omstandigheden (zeker op rustigere dagen of tijden) dat ik met een klant een klein stukje Oudegracht op zou willen gaan, als onderdeel van een les. Dan vertrek ik van zuid naar noord en draai ik op een zeker moment om. Het is dan omwille van tijd en van energie van de klant niet mogelijk om een hele ronde te varen. Het zou zeer te betreuren zijn als dit niet meer mogelijk zou zijn vanwege een permanente eenrichtingsroute. Een suggestie is om de eenrichtingsroute alleen tijdens warme, drukke dagen en binnen een bepaald tijdslot te laten plaatsvinden. Dit zou kunnen worden aangegeven middels soort digitale borden ofzo. Bv een bord dat pas aangaat of zichtbaar wordt op het moment dat het nodig is. Of stoplichten aan het begin van de Oudegracht (misschien alleen aan zijde Ledig Erf, met uitzondering van de hoge schepen). Of misschien verkeerslichten op alle bruggen? Rood aan zuidzijde, groen aan noordzijde? Op deze manier blijft de overlast voor ondernemers beperkt. En zetten we de maatregel alleen maar in als het</li> </ol>	<p>Hieronder puntsgewijs onze antwoorden op uw inspraakreactie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Goed om te lezen dat u de geformuleerde ambities rond verduurzaming en zorg dragen voor het stadswater steunt.</li> <li>Wij maken graag gebruik van uw aanbod om mee te denken over het verbeteren van de kennis over de vaarregels.</li> <li>Dat zelfde idee hebben wij ook en is opgenomen in paragraaf 3.4 van de Visie. Onder ambitie staan vier verbetermogelijkheden die bijdragen aan goed en veilig vaargedrag.</li> <li>Wij maken graag gebruik van uw aanbod om mee te denken over het beperken van de overlast door grote groepen suppers en kanoërs.</li> <li>De suggestie om het eenrichtingsverkeer niet het gehele jaar te verplichten nemen we over. Het eenrichtingsverkeer geldt alleen in het vaarseizoen van juni t/m augustus. In verband met duidelijkheid en handhaafbaarheid van de maatregel is het niet wenselijk om éénrichtingsverkeer alleen op drukke dagen of tijdens bepaalde tijdsvensters in te voeren. Tot slot wil de gemeente wachten met het invoeren van het eenrichtingsverkeer. We hebben berekend dat er een knelpunt ontstaat bij de Stadshuisbrug bij een toename van 50% meer boten op een drukke zomerdag. De gemeente wil het eenrichtingsverkeer kunnen invoeren als we dit punt bereikt hebben. We verwachten dat we de komende jaren dit punt nog niet bereiken.</li> <li>Naar aanleiding van diverse reacties op het nachtelijk vaarverbod hebben wij de aanvangstijd van het verbod vervroegd van 0.00 uur naar 23.00 uur. Op deze wijze sluit de aanvangstijd aan bij de huidige regels uit de APV die ook voor de openbare ruimte (dus de oever) geldt. Uw verzoek om hierop uitzonderingen te maken nemen wij niet over. Dit maakt de regel onduidelijk waardoor de kans bestaat dat meer gebruikers in de nacht gaan varen. Vanaf 23 uur willen we zeker zijn dat er rust op het water is.</li> <li>Goed dat u aangeeft welke financiële belangen er bij jullie SUP bedrijf spelen. Wij blijven hierover graag met u in gesprek. Wij zullen de verhuurbedrijven van kano's en SUPs een voorstel doen over een redelijk tarief voordat we deze laten vaststellen in de verordening op havengelden.</li> <li>De havendienst ziet dat deze ondernemer zich goed inspant voor schoner water. De gemeente blijft deze schoonmaakacties ondersteunen. Uw suggestie voor plasticvrije terrassen juichen wij toe, maar nemen wij niet op in de Visie stadswater. Deze Visie gaat met name over het gebruik van het stadswater.</li> </ol>
----	------------	--	--

	<p>echt nodig is. Een ander optie is om bepaalde doelgroepen op piekmomenten niet door de Oudegracht te laten gaan, maar dit lijkt me een stuk lastiger te realiseren en te handhaven. Sowieso blijft het handhaven van alle regels vrij cruciaal om de maatregelen effectief te laten zijn. Anders heb je straks een situatie waarin vooral ondernemers last hebben van maatregelen en particulieren of huurders zich niet houden aan de regels en de overlast daardoor dus alsnog niet minder wordt.</p> <p>6. Op pagina 67 wordt een voorstel gedaan tot een vaarverbod tussen 00u en 07u om overlast in de nacht tegen te gaan. Dit vind ik een begrijpelijke maatregel. Toch zou ik daar een mogelijkheid open willen houden voor speciale gelegenheden. Hoewel tot nu toe nog niet voorgevallen, kan het, zeker in de zomer, gewenst zijn om incidenteel een tocht te maken die pas na 00u klaar is. Mijn voorstel zou zijn om voor dit soort situaties een melding te maken bij de havendienst en er over in overleg te gaan en goede afspraken te maken om overlast tegen te gaan. Dus op de maatregel van vaarverbod kan een uitzondering gemaakt worden onder (nader te bepalen) voorwaarden. Die voorwaarden kunnen bv zijn: geen motorgeluiden, geen alcohol, geen luide stemmen (fluisteren), uiteraard geen (versterkt) muziek. En bij klachten verspeel je je mogelijkheid om van deze uitzondering gebruik te maken, zoiets?</p> <p>7. Op pagina 57 gaat het over een financiële bijdrage voor kleine boten, omdat we geen havengeld/liggeld betalen. Ik snap de wens om meer financiële bijdrage te vragen aan ondernemers met kleine boten, maar heb daar wel wat opmerkingen en vraagtekens bij. Ik ben zelf maar een kleine ondernemer, met een klein aantal boten en maak weinig winst. Ik maak hier bewuste keuzes in. Ik kies voor kleinschaligheid, omdat ik het belangrijk vind iedere klant de aandacht te geven die het verdiend. Ik besteed veel aandacht aan veiligheid en vaarregels, waardoor ik actief bijdraag aan veiliger vaarwater voor iedereen. Ik geef korting aan mensen die afval uit het water vissen. En mensen die minder te besteden hebben, kunnen middels kortingen bij mij terecht, waardoor ook deze doelgroep de kans krijgt om deze sport te ervaren en de kans krijgt om gezond te bewegen! Dit zal de komende jaren alleen maar belangrijker worden. Maar dit kan ik niet meer doen, wanneer ik te veel moet gaan betalen aan de gemeente. Er wordt in de Visie gesproken over een kleine bijdrage, maar wat voor de gemeente klein is, is voor mij als kleine ondernemer misschien wel veel te grote bijdrage. Dan zou ik me als kleinschalige ondernemer niet meer kunnen handhaven, terwijl mijn klanten voor de minste overlast zorgen. De grote ondernemers, wiens klanten voor de meeste overlast zorgen, kunnen zo'n bijdrage met gemak betalen. Ik ben niet tegen een financiële bijdrage betalen, maar het moet wel in verhouding staan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Meegewogen mag worden of het om spierkrachtboten gaat of om (elektrische) motorboten. Bij spierkrachtboten mag worden meegerekend dat mensen in beweging worden gezet en dat we daarmee bijdragen aan de gezondheid van mensen.</li> <li>- Meegewogen mag worden of het puur verhuur is (weinig controle over huurders en daarmee vaak meer overlast) of dat er begeleiding van een instructeur bij is die beter kan letten op de veiligheid van deelnemers.</li> </ul>	<p>9. Bedankt voor de steunbetuiging en het onderschrijven van de geformuleerde principes in paragraaf 4.1.</p>
--	---	---

		<p>- Meegewogen moet worden de hoeveelheid boten die de ondernemer heeft. Misschien moet de bijdrage per boot gerekend worden. Dus hoe meer boten, hoe groter de bijdrage.</p> <p>- Ook zou het fijn zijn als wordt meegenomen wanneer bedrijven zich actief inzetten voor een schonere wereld. Bv door middel van het schoon maken van de grachten. Maar ook wanneer een bedrijf zich op andere vlakken aantoonbaar ecologisch inzet. Bv met natuureducatie, eckleding, drukwerk, etc. Of misschien kan daar een financiële korting tegenover staan, wanneer bv de grachten worden schoon gemaakt. Graag ga ik met de gemeente in overleg als blijkt dat een bijdrage voor mij te groot wordt, waardoor ik niet meer de kortingen kan geven die ik nu geef. Of wanneer ik me helemaal niet meer kan handhaven.</p> <p>8. Schone grachten, suggestie voor horeca: De terrassen van de horeca zijn een grote bron van plastic afval in het water. Steeds meer horeca op de Noorzeestranden sluiten zich aan bij plasticvrije terrassen. Het zou perfect passen binnen deze Visie om ook de Utrechtse horeca te laten aansluiten bij dit initiatief en een plasticvrij terras convenant te laten tekenen. Zie alle info over dit initiatief op <a href="https://plasticvrijterras.com/">https://plasticvrijterras.com/</a> Op deze website staat goed uitgelegd hoe het werkt en hoe je dit aanpakt. Ik hoop dat dit in de Visie Stadswater meegenomen gaat worden!</p> <p>9. Verder sluit ik me volledig aan bij de ambities en principes in de Visie zoals beschreven op pagina 76 en 77 en zal ik me als ondernemer en als particulier actief blijven inzetten voor een veiliger en schoner vaarwater, waarin ruimte is voor iedereen. En die boodschap zal ik ook blijven verspreiden naar anderen toe. Ik hoop dat mijn bijdrage zorgvuldig wordt meegenomen</p>	
--	--	---	--

41	Betrokken inwoner, recreatief roeier, zwemmer, wandelaar en fietser en betrokken bij vergroeing Singel030	<p>Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de ontwerp Visie Stadswater van de gemeente Utrecht. Op de meeste punten kan ik me goed vinden in de analyse, de ambities en aanbevelingen. Ik waardeer de mogelijkheden die geboden zijn om als bewoner en belanghebbende op verschillende momenten inbreng te kunnen leveren. Daar is ook veel van terug te vinden, waarvoor complimenten. Ik vind het wél wat teleurstellend dat de keuze gemaakt is om de focus te leggen bij de menselijke gebruiksfuncties van de stadswateren. Daardoor blijven de wensen en invalshoeken vanuit flora, fauna en ecologie toch wat onderbelicht. Ik sluit me dan ook van harte aan bij de zienswijze zoals ingebracht door de Stichting Vergroening Singel030. Dat laat onverlet dat in de Visie Stadswater het belang van het groen- blauwe netwerk, goede waterkwaliteit, biodiversiteit, leefruimte voor planten en dieren en ecologisch beheer duidelijk wordt onderkend. De voorliggende Visie biedt dan ook zeker allerlei aanknopingspunten voor verdere ecologische verbetering. In aanvulling op de zienswijze van Vergroening Singel030 zijn er nog wat meer specifieke punten waarvoor ik hieronder aandacht wil vragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Op pag. 5 staat dat het gebruik van stadswater niet mag leiden tot achteruitgang van de onderwaternatuur. Het ontgaat mij waarom hier zo nadrukkelijk slechts de onderwaternatuur genoemd wordt. Het gaat evengoed om de natuur op/langs het water. De gebruikers van de stadswateren hebben daar minstens zoveel invloed op. Mijn dringende verzoek is dan ook om dat onderwaternatuur breder te trekken. In het verlengde daarvan is het steekhoudend om ook punt 4. op pag. 8 aan te vullen met "... en natuur op/langs het water".</li> <li>2. pag. 7: Daar wordt gesproken over regionale vaarwater waarvoor de Provincie bevoegd gezag is. Is het dan niet logisch om dan ook te zeggen om welk vaarwater het gaat ofwel aan te geven dat die er niet is in Utrecht? Anders kan die zin net zo goed weggelaten worden.</li> <li>3. pag. 9: Als bij 14. Wel het gebruik van koelwater genoemd wordt, waarom dan niet ook aquathermie noemen, de tegenhanger van koelwater? Ook opgewarmd oppervlaktewater kan duurzame energiebron zijn (Thermische Energie uit Oppervlaktewater = TEO), bv voor verwarming van gebouwen met lage temperatuurvraag: Zie TransitieVisie Warmte.</li> <li>4. pag. 13/15: Vergeet ook de toer- en recreatieroeiers niet! Hoewel de aandacht van gemeente en roeiverenigingen vooral uitgaat naar behoud van de roeiwaterfunctie en de veiligheid op het Merwedekanaal (waar vanaf de kant gecoacht kan worden), zijn voor toer- en recreatieroeiers vooral de Vaartsche Rijn, Kromme Rijn, Stadsbuitengracht en Vecht interessant. Het is dan ook zeker relevant om ook die andere grote stadswateren als recreatieroeiwater te benoemen en op de kaart te zetten. De gebruikswensen en ook de impact op de omgeving zijn namelijk echt anders dan die van andere recreatievaartuigen. Het lijkt me dan ook logisch om een apart stukje te wijden aan Recreatief roeien.</li> <li>5. pag. 19: Op de kaart mis ik nog allerlei ecologisch beheerde oevers: zoals Weerdsingel WZ / Nieuwe Catharijnesingel, Zocherpark, oevers Billitonkade, Minstream, stukken oevers langs de Vecht. Kunnen deze worden toegevoegd? Ook op pag. 71 Kaart Bestaand groen mist nog wat ecologisch beheerd groen: langs Stadsbuitengracht-west, Weerdsingel WZ en natuurvriendelijke</li> </ol>	<p>Hieronder puntsgewijs onze antwoorden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dank voor uw suggestie. Wij passen de teksten in paragraaf 1.2 en 4.1 hierop aan. We zullen het onderwaternatuur wijzigen naar natuur in het water en op de oever.</li> <li>2. Dank voor uw suggestie. Wij schrappen deze zin in paragraaf 1.4 omdat het weinig toevoegt voor deze Visie.</li> <li>3. Dank voor uw suggestie. We zullen in paragraaf 1.5 (punt 14) naast gebruik van koelwater ook aquathermie (energie uit oppervlaktewater) noemen.</li> <li>4. Wij nemen de recreatieroeiers niet als aparte categorie op. Wel wordt in de Visie recreatief roeien op verschillende plekken in de Visie genoemd. In paragraaf 3.2 staat bijvoorbeeld onder verbetermogelijkheid 5.2 dat roeivereniging Viking en gemeente een nieuwe op-en afstaptele inclusief kleine loods voor recreatieve roeiboten langs de Vecht willen. Kansrijke locaties zijn in figuur 8 opgenomen.</li> <li>5. Deze locaties zijn niet in figuur 4 opgenomen omdat het waterbeheer van deze locaties bij het waterschap belegd is. Voor de volledigheid hebben wij de tekst in de legenda hierop aangescherpt.</li> <li>6. Wat u zegt klopt. De term "goed zeemanschap" staat ook in het Binnenvaart Politie Reglement. Goed zeemanschap is inderdaad heel belangrijk maar zal ook vragen oproepen en om uitleg vragen. Daarom hebben we er nu voor gekozen om rijtje concrete vaarregels in paragraaf 2.2 te noemen. We zullen "goed zeemanschap" meenemen in de uitwerking van verbetermogelijkheid 10.1 waarin we betere voorlichting en instructie willen geven over vaarregels en vaargedrag van verhuurbedrijven aan huurders.</li> <li>7. Terecht punt, vanwege de leesbaarheid hebben we hier alleen de boot gerelateerde gebruiksfuncties opgenomen. We wijzigen de titel van het kaartje naar bestaande vaarfuncties.</li> <li>8. Over de bovengrens van het verkeersmodel hebben wij ons laten adviseren. De praktijk zal uitwijzen waar dit punt exact ligt. De belangrijkste conclusie uit het verkeersmodel is dat we ruimte zien op het water zien om stapsgewijs te groeien. We houden vinger aan de pols door het aantal vaarbewegingen en incidenten op drukke punten te blijven monitoren. Daarnaast kunnen we het eenrichtingsverkeer van Noord naar Zuid instellen als een veilige en vlotte doorvaart op de Oudegracht in het geding komt.</li> </ol> <p>9a Het symbool voor emmissieloos varen geldt voor alle stadswateren</p>
----	---	--	--

	<p>zuidoever Wolvenplein.</p> <p>6. pag. 20: Het verbaast mij dat er in de vaarregels staat dat je alleen rekening hoeft te houden met grote schepen en niet dat je óók rekening moet houden met alle andere mede-gebruikers. Zeker ook met de meer kwetsbare. Ook zou ik hier nog als toevoeging verwachten dat boven alles gaat: 'goed zeemanschap', dwz dat je te allen tijde een aanvaring moet proberen te voorkomen, ook al heb je voorrang. Kan dat worden toegevoegd?</p> <p>7. pag. 21: bij figuur 5 klopt de naam 'bestaande gebruiksfuncties' niet: de figuur gaat slechts over een beperkt deel van de gebruiksfuncties: alleen de boot-gerelateerde. Waarom ontbreken hier de zwemwateren en natuur? En hoe zit het met de functies koelwater/energielevering, waterberging ed?</p> <p>8. pag. 34: Die bovengrens voor de max vaarcapaciteit lijkt te rooskleurig. Het zou niet alleen moeten gaan om wachtrijen, maar óók om manoeuvreerruimte bij noodgevallen/bijzondere omstandigheden. Dan lijkt me 50% extra vaartuigen op de Oude Gracht MEER DAN MAX verantwoord als acceptabele bovengrens. Eenrichtingsverkeer instellen is in elk geval een verstandige oplossing.</p> <p>9. pag. 53: Themakaart Varen: a. Behalve het tekeningje van emissieloos varen in de Stadsbuitengracht Oost (prima voorstel), staat een erop lijkend maar iets ander tekeningje in diverse andere wateren (bv Kromme Rijn, Minstroom, Biltse Grift, Leidsche Rijn, Merwedekanaal, e.a.): wat betekent dat tekeningje en waarom geldt in de Stadsbuitengracht Oost een iets ander beleid? b. Het noordelijke deel van de Stadsbuitengracht (oostelijk van Oude Gracht) staat aangeduid als kansrijke locatie voor verhuurbedrijf boten. Hoezo? Is daar wel ruimte voor? En waarom zou dit geschikter zijn dan de inmiddels weggehaalde steigers van Greenjoy aan de Wittevrouwensingel?</p> <p>10. pag. 72: Kaart Huidige vaarroutes: Hierop ontbreken de recreatieve roeiroutes Vaartse Rijn, Kromme Rijn, Stadsbuitengracht (rondom), Oude Gracht, Vecht. Graag toevoegen.</p> <p>11. pag. 73: Themakaarten a. Kansen voor groen: Ook rond Wolvenplein liggen kansen voor natuurvriendelijke oevers. b. Varen: op pag. 64 staat dat op de Kromme Rijn en alle stadswateren emissievrij varen vanaf 2025 verplicht wordt. Dat is dus meer dan alleen de Stadsbuitengracht-oost en de Biltse Grift die op de kaart staan. Graag de ontbrekende wateren op de Themakaart toevoegen.</p> <p>12. pag. 76: ad 3. Hierbij graag niet vergeten dat óók ecologie/biodiversiteit op en langs het water niet mag verslechteren. En inderdaad: de randvoorwaarde Gezond Water betekent óók dat de chemische en ecologische waterkwaliteit niet mag verslechteren. Daarom moeten we niet alleen wachten op kansen die benut kunnen worden. Dat vraagt een actievere inzet en een andere focus dan 'de gebruiksfuncties centraal stellen' zoals deze Visie Stadswater doet. Vandaar ook de zienswijze van Vergroening Singel030.</p> <p>13. Bijlage 1: de nummers van de wateren komen niet overeen met de nummers op pag. 6. Ook ontbreekt hier dat gemeente locatiebeheerder is van oostelijke Haarrijnse Plas. Verder mis ik</p>	<p>behalve de landelijke motorbotenroute. Door comprimeren van het bestand is het symbool gemuteerd, maar dit hoort één en hetzelfde symbool te zijn. We zullen figuur 9 aanpassen.</p> <p>9b Er is daar ruimte voor nieuwe ligplaatsen voor verhuur van fluisterboten. De locatie Wittevrouwen gaf veel overlast voor direct omwonenden. De consessie naar exploitanten is om die reden niet verlengd.</p> <p>10. We zullen de roeiroutes weghalen uit het kaartje met huidige vaarroutes in de binnenstad zodat het kaartje duidelijker is.</p> <p>11. Terecht punt, we passen de kaartjes hierop aan. We voegen Wolvenplein toe als kansrijke natuurvriendelijke oever</p> <p>12. Wij nemen uw suggestie over. Onderwaternatuur wordt vervangen door natuur in het water en op de oever. Zie ook punt 1.</p> <p>13. Terechte punten, deze nemen wij over. In bijlage 1 wijzigen we de nummers zodat ze overeenkomen met figuur 1 en we zullen bij Haarrijnse Plas noemen dat de de gemeente locatiebeheerder is van de oostelijke plas. Het recreatieschap doet het dagelijks toezicht en beheer van de oostelijke Haarrijnse Plas. De rol en bevoegdheden van de provincie rond buitenzwemwater staan beschreven in de Visie onder paragraaf 1.4, kopje zwemmen.</p>
--	---	--

		<p>nog de rol/bevoegdheden van de provincie mbt zwemwateren. Ik zie uit naar uw reactie en hoop mijn opmerkingen terug te zien in de definitieve versie.</p>	
--	--	--	--

42	Provincie Utrecht	<p>Hierbij stuur ik u de reactie van de provincie Utrecht op de Visie stadswater, vanuit ons Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer. Wij hebben de Visie met interesse gelezen en zijn verheugd te merken dat er binnen dit document specifieke aandacht is voor goederenvervoer over water. Complimenten voor het opnemen van ambitie 8. Wij denken met u dat goederenvervoer over water voor Utrecht een kans is, onder meer om de binnenstad op een verantwoorde manier te bevoorraden of restmaterialen af te voeren.</p> <p><b>1. Status Visie stadswater in relatie tot omgevingsvisie</b> Wat is exact de status van de Visie stadswater? De naam suggereert een Visie, die dus nog verder in beleid uitgewerkt moet worden. Maar bijvoorbeeld op uw website <a href="https://denkmee.utrecht.nl/nl-NL/projects/Visiestadswater">https://denkmee.utrecht.nl/nl-NL/projects/Visiestadswater</a> wordt al gesproken over "het nieuwe beleid van de gemeente Utrecht" en op pag. 5 wordt het, eenmaal vastgesteld, betiteld als onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht. Hoe moeten we de Visie stadswater precies inschalen?</p> <p><b>2. Venstertijden</b> (pag.67): om overlast te beperken worden venstertijden genoemd. Van 00.00 tot 07.00 uur is geen vervoer over water mogelijk. Voor Goederenvervoer wordt een uitzondering gemaakt. Wat is die uitzondering? Geldt er voor goederenvervoer geen enkele beperking? Of een andere beperking (bijvoorbeeld vanuit regelgeving rondom geluidsoverlast)?</p> <p><b>3. Ruimte voor (bouw)transport over water</b> Er wordt gesproken over een eerlijke verdeling van schaarse ruimte om te varen. Kan die verdeling gedifferentieerd worden naar tijd, plaats of route? Bijvoorbeeld bouwactiviteiten waarbij materialen via water worden aan- en afgevoerd duren niet eeuwig. Tijdens die bouwfasen zou aanvoer van bouw materiaal via water prioriteit kunnen krijgen. Na afloop daarvan (of na afloop van de piek) zou prioriteit bij ecologie, recreatie en/of andere zaken kunnen liggen. Concreet voorbeeld hiervan kan het Merwedekanaal zijn voor de bouw van de Merwedekanaalzone. Ook hier is het inzetten van bepaalde venstertijden een interessante optie.</p> <p><b>4.</b> Wij vragen aandacht voor een goed gebruik van de Industriehaven (Werkspoorkwartier) o.a. voor bouwlogistiek voor de bouw van de nieuwe woonwijk Cartesius. Als de Werkspoorhaven geen prioriteit heeft binnen het logistieke systeem, dan neemt de noodzaak om de Industriehaven voor goederenvervoer te benutten in deze hoek van de stad alleen maar toe. Bij de Industriehaven ligt overigens een gemeentelijke laad-loskade, hij kan direct gebruikt worden.</p> <p><b>Havens</b> Op pag. 59 wordt het belang onderstreept van het behoud van bestaande havens.</p> <p><b>5.</b> Op pag. 61 wordt gesproken over een (niet met naam genoemde) haven die onder druk staat i.v.m. woningbouw. Welke haven wordt hier bedoeld? Zowel de haven van de Stadsbedrijven in Hoograven-Noord als de Liesboschhaven, worden genoemd als mogelijke locaties voor woningbouw.</p> <p><b>6.</b> Pag. 61. Gebruik van huidige havens als stadshubs. Er worden er 3 genoemd: de 3e is Hoograven-Noord. Deze ontbreekt op kaart van figuur 9.</p> <p><b>7. Bruggen</b> In paragraaf 8.7 wordt de doorvaarhoogte onder meerdere bruggen genoemd als een probleem. Onderzoek moet uitwijzen wat een geschikte minimale doorvaarhoogte is. Waar gaat de gemeente de resultaten van dat onderzoek voor gebruiken? Kan de gemeente de</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De gemeenteraad stelt deze Visie vast als onderdeel van de 'Omgevingsvisie Utrecht'. In de Omgevingsvisie Utrecht staat al het gemeentelijke beleid over de fysieke leefomgeving. De 'Visie stadswater' valt onder het thematisch beleid. Dit beleid geldt voor de hele gemeente. Na vaststelling in de gemeenteraad is deze Visie het kader voor nieuwe ontwikkelingen en plannen. Wanneer de gemeente bij besluiten afwijkt van deze Visie dan moet zij dit goed kunnen motiveren. De Visie wordt nader uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma 2024-2027.</li> <li>2. Er komt inderdaad een uitzondering voor goederenvervoer voor wat betreft de venstertijden. Op basis van huidige wetgeving stellen we wel eisen aan geluid.</li> <li>3. In paragraaf 3.3 onder ambitie 8 zullen we aangeven dat goederenvervoer een bevoorrechte positie heeft ten opzichte pleziervaart. Beroepsvaarders krijgen eerder een ontheffing om te mogen afmeren om te laden en te lossen. Als gemeente kijken we hoe we vanaf de oever maatwerk kunnen leveren om vervoer over water meer mogelijk te maken. Voor bouw kunnen ontheffingen en vergunningen bij gemeente worden aangevraagd. Deze kunnen eventueel onder voorwaarden, zoals tijd en plek, worden afgegeven.</li> <li>4. Het is mogelijk om de industriehaven te gebruiken door vervoerders. Indien daar aanvragen voor komen nemen wij deze in behandeling.</li> <li>5. Hier bedoelen we de Liesboschhaven.</li> <li>6. Klopt, deze 3e locatie nemen we op in figuur 9.</li> <li>7. Bruggen: het onderzoek gebruiken om de nieuwe bruggen op een hoogte te houden die geschikt zijn voor goederenvervoer. Als bruggen steeds lager worden, moeten steeds nieuwe boten aangeschaft worden of is de businesscase niet meer rendabel.</li> <li>8. Zoals u voorstelt nemen we in paragraaf 4.1 een nieuw leidend principe op. Deze luidt dat de beroepsvaart boven de pleziervaart gaat. Deze voorrangregel geldt al op het water. zie verder punt 3.</li> <li>9. Er zijn al meer ontsluitingen van de binnenstad zoals de Vecht en vanaf 2028 de Leidsche Rijn. Een extra ontsluiting voor goederenvervoerders van het Amsterdams Rijnkanaal naar de Muntsluis is niet haalbaar. De ingreep en de kosten schatten wij heel hoog in. De kosten wegen niet op tegen de baten.</li> </ol>
----	-------------------	--	---



		<p>minimale doorvaarhoogte ook afstemmen op de elektrische boten met duwbakken/dekschuiten die de binnenstad bedienen met goederenvervoer?</p> <p><b>8. Leidende principes voor de uitvoering</b> Op pagina 76 worden 8 leidende principes voor de uitvoering gepresenteerd, het faciliteren van goederenvervoer is niet een van deze principes. Wat betekent dit voor de weging van het belang van goederenvervoer bij het keuzes maken in verdere uitwerking van de Visie? Wij stellen voor het faciliteren van (emissieloos) goederenvervoer als een 9e principe op te nemen.</p> <p><b>9. Ontsluiting Binnenstad</b> Tot slot: wij constateren dat de Vaartsche Rijn de enige toegang naar de binnenstad voor goederenvervoer over water is. In verband met die kwetsbare situatie, vragen we aandacht voor het creëren van een tweede ontsluiting van de binnenstad voor goederenvervoer via het water.</p> <p>Alvast bedankt voor uw reactie op onze vragen en opmerkingen. Uiteraard zijn wij bereikbaar om onze punten toe te lichten. Wij zien uit naar een vruchtbare samenwerking met de gemeente Utrecht op het gebied van goederenvervoer op het water.</p>	
--	--	--	--

43	<p>Binnenstad030 voor een leefbare binnenstad, waar wonen, werken en ontspanning in evenwicht zijn.</p>	<p>Voor de bewoners van de Binnenstad vormen de (stadsbuiten)grachten onderdeel en omlijsting van hun historische omgeving. Voor velen een motief om hier te wonen. De grachten zorgen daarnaast voor mogelijkheden tot noodzakelijke lichamelijke activiteiten, zoals wandelen, joggen en kanoën. Het leefklimaat wordt nu al en zeker in de toekomst verbeterd door het verkoelende effect van water en monumentale bomen. Bekend is ook dat mensen zich beter voelen in een aantrekkelijke groene omgeving zoals die rond de grachten.</p> <p>Echter, naast de positieve punten leveren de grachten ook negatieve punten op, zoals de grote drukte op het water, de geluidsoverlast door opvarenden van pleziervaartuigen, vervuiling door negatief gedrag van opvarenden en luchtverontreiniging door benzine- en dieselmotoren. Binnenstad030 ziet voorgenomen verbeteringen voor Binnenstadbewoners in de Visie Stadswater zoals elektrificering van de boten, pogingen om de drukte op het water te reguleren, handhaving per boot en ontlasting van de werkkelders door goederenvervoer over water. Geconstateerd wordt ook dat recreatie meer prioriteit krijgt dan biodiversiteit en verbetering van de waterkwaliteit. Die waterkwaliteit moet minstens gaan voldoen aan de normen die door de Europese Unie worden gesteld en de biodiversiteit moet volgens de afspraken die onlangs in Montreal zijn gemaakt geoptimaliseerd worden. Verbeteringen voor de bewoners stellen wij voor bij de volgende punten:</p> <p>1 Verwacht wordt dat het aantal recreatieve vaarbewegingen sterk zal toenemen en bovendien wordt er naar toegewerkt dat er meer bevoorrading over water zal plaats vinden. In de nota worden pas problemen gezien wanneer er files op bepaalde plekken ontstaan. Dit is veel te laat. Nu al ontstaan er chaotische situaties bij de bruggen en wordt er al veel overlast ervaren. De drukte op met name de Oudegracht moet niet verder toenemen. In de nota wordt gesteld dat het totaal aantal incidenten relatief laag is ten opzichte van het aantal vaarbewegingen. Voor de bewoners is echter het absolute aantal incidenten het belangrijkste.</p> <p>2 Er worden goede stappen gezet in het verminderen van de emissie van de vaartuigen. Echter aan één van de belangrijkste groep van verontreinigers, de plezierjachten op benzine en diesel van particulieren en verhuurders, wordt niets gedaan. Wij stellen voor deze groep niet meer toe te laten in de Oudegracht, maar alleen in de Westelijke stadsbuitengracht. De concentraties vervuilde lucht lopen in de Oudegracht veel hoger op en blijven langer hangen, zeker als na het openen van de sluis een kolonne vaartuigen door de gracht vaart. Wordt dit niet gedaan, dan blijven we wellicht decennia lang met deze verontreiniging zitten.</p> <p>3 We pleiten voor spreiding van het aantal uitgiftepunten voor kano's en SUP's en een maximale uitgifte per uitgiftepunt. Nu leidt dit op sommige plaatsen tot te grote drukte. Bijvoorbeeld bij het kanoverhuurpunt op de Oudegracht en het kano- en SUP-verhuurpunt in het Park Paardenveld.</p> <p>4 Handhaving blijft ondermaats. In de nota wordt wel gesproken over handhaving per boot, maar de frequentie van de handhaving moet ook veel intensiever worden. De financiën hiervoor kunnen gehaald worden uit de havengelden, de sluisgelden, liggelden en de exploitatievergunningen. Dit is in het verleden ook al voorgesteld.</p>	<p>1. De conclusie uit het onderzoek van Mobycon is dat er ruimte op het water is voor meer boten. Uit tabel 5 kan je opmaken dat er voor een drukke zomerdag tussen de 50 en 65% aan ruimte is voor meer boten. Dit is een berekende bovengrens die we niet willen bereiken. Boten zullen filevaren en mogelijk op elkaar botsen. De gemeente vindt het wel verantwoord om stapsgewijs te groeien en vinger aan de pols te houden door het aantal vaarbewegingen en incidenten op drukke punten langs de Oudegracht te blijven monitoren. Daarnaast kunnen we het eenrichtingsverkeer van Noord naar Zuid instellen als een veilige en vlotte doorvaart op de Oudegracht in het geding komt.</p> <p>2. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Het betreft hier ook plezierjachten met een bradstofmotor. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. In paragraaf 3.3 kunt u het aangescherpte beleid voor emissievrij lezen verder lezen.</p> <p>3. U pleit voor een spreiding van verhuurpunten van SUP en kano's. Op basis van de Havenverordening zijn verhuurpunten van kano's en SUPs niet vergunningsplichtig. De ondernemer mag dus zelf weten waar de kano's en SUPs worden opgeslagen. De gemeente kan alleen sturen op plekken waar een afmeerverbod geldt (zoals bij de Oudegracht) en kano's en SUPs niet mogen op- en afstappen.</p> <p>4. Meerdere verbetermaatregelen uit de Visie vragen om extra toezicht en handhaving en het opleiden van BOA's voor in het vaar- en zwemseizoen. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de politie, het waterschap en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. In het uitvoeringsprogramma wordt ingegaan op de dekking van de uitvoeringskosten en de gewenste versterking van de gemeentelijke organisatie inclusief handhaving. Voor de uitvoering van de Visie is nog niet voldoende geld. De benodigde financiering wordt in het uitvoeringsprogramma 2024-2027 opgenomen en integraal afgewogen</p>
----	---	--	---

	<p>5 Een verdere toename van activiteiten op en rond het water is zeker niet gunstig voor de ecologie. Plaatsen met extra aandacht voor verbetering van biodiversiteit en waterkwaliteit worden op de kaarten langs alle waterwegen aangegeven. Er wordt niet geconstateerd dat dit strijdig kan zijn met andere activiteiten. Een stapeling van activiteiten langs natuurvriendelijke oevers is niet mogelijk. In de nota wordt het gebruik van de stadswateren boven het belang van flora en fauna en klimaatadaptatie gesteld. Evenals Vergroening Singel030 pleiten we voor het opstellen van een nota Gezond Stadswater.</p>	<p>door de gemeenteraad.</p> <p>5. Inderdaad kan een toename van activiteiten op en rond het water impact hebben op de ecologie van het water. Wij delen uw zorg hierover. Deze Visie richt zich voornamelijk op het gebruik van het water door mensen. Vanzelfsprekend zijn dieren een belangrijke medegebruiker. Bij de uitvoering van deze Visie is een belangrijk leidend principe het behoud en de verbetering van gezond water (zie paragraaf 4.1). Dit betekent dat bij de uitvoering van verbetermogelijkheden wordt gekeken naar de aanwezige natuurwaarde. Het gebruik mag niet leiden tot een verslechtering. Op sommige plekken zullen we dus voor kiezen om menselijk gebruik juist niet te stimuleren maar de natuur voorrang te geven.</p> <p>De waterkwaliteit en de biodiversiteit zijn voor de gemeente ook belangrijk. In de Visie Water en Riolering zijn waterkwaliteitsdoelen voor het jaar 2027 opgenomen die moeten worden behaald volgens de Europese Kaderrichtlijn Water. In het bijbehorende programma Water en Riolering staan de maatregelen die het hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden en de gemeente tussen 2022 en 2026 wil uitvoeren. Denk hierbij aan het aanleggen van natuurvriendelijke oevers, visvriendelijk maken van sluizen en gemalen en het maken van nieuwe fauna uittreedplaatsen (FUP's). Hierbij maken we gebruik van de meest recente ecoscan metingen uit de zomer 2021 en de kanskaart voor de ontwikkeling van natuurvriendelijke oevers. Zie voor het programma Water en Riolering: <a href="https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/7488a916-1016-48ae-9f05-422859f342ed">https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/7488a916-1016-48ae-9f05-422859f342ed</a></p>
--	---	--

44	Vaarondernehmer	<p>Reactie Stromma Nederland op de Visie Stadswater Utrecht</p> <p>In de eerste plaats, hartelijk dank voor de uitnodigingen en afspraken die over dit onderwerp handelen. Veel informatie gekregen veel informatie kunnen delen, veel vragen gesteld en deels ook goed beantwoord gekregen. Dat betekent dat wij in grote lijnen de Visie kunnen onderschrijven, met enkele (dringende) kanttekeningen, die hierna verder uitgewerkt worden. Wij hebben de Visie gezien vanuit onze ervaring met waterfietsen in zowel Utrecht als Amsterdam, en onze nu 114 jaar ervaring met rondvaart in de Gemeente Amsterdam en enkele andere Europese hoofdsteden, en ontwikkelingen daar ook meegenomen in deze reactie op uw Visie.</p> <p>Korte samenvatting van onze voornaamste reacties, bezwaren, risico's, Visies en aanbevelingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Een systeem en procedure met lotingen, exploitatie- en ligplaatsvergunningen voor bepaalde duur, onderscheid naar lengtes, breedtes en dergelijke is overbodig, riskant en betekent een aanslag op zowel de uitgevende gemeente als de ondernemingen die het betreft. Er zijn betere, snellere methodes die rechtszekerheid enerzijds en toetredingsmogelijkheden anderzijds bieden. De Visie Stadswater gaat immers uit van het bieden van perspectief (P4)</li> <li>2. De eerder genomen beslissing dat rondvaart emissievrij (op termijn) moet zijn, leidt er ook toe dat bij schaarse vergunningen sprake moet zijn van een redelijke terugverdientijd die alleen bereikt kan worden als daar met de vergunningverlening rekening mee wordt gehouden (Raad van State, juni 2021)</li> <li>3. Naar onze mening ligt er een overfocus op kano's, SUP's, zwemmen en zwemwater, terwijl de financiële en infrastructurele impact op de rondvaart en pleziervaart veel groter is (jaarrond) en meer ruimte en inzet van middelen vergt</li> <li>4. Zwemmen wordt 97 keer genoemd, rondvaart/passagiersvaart 24 keer, terwijl het gros van de maatregelen (richting, aanleg, ligplaats) en het merendeel van de middelen (heffingen, huur, vergunningen) bij de rondvaart/passagiers ligt of daar opgebracht wordt. Datzelfde geldt voor pleziervaart en -boten, dat wordt maar in één op de drie gevallen ten opzichte van zwemmen genoemd, maar de grootste overlast, inspanningen van toezicht, risico's en verkeersdruk komen nu juist hier vandaan. SUP en kano worden samen 77 keer genoemd, terwijl het gaat om twee beperkte maatregelen: heffingen voor ligplaatsen en milde regulering voor het gebruik.</li> </ol> <p>Wij pleiten daarom voor een indeling die primair uitgaat van de meer intensieve gebruikers en vooral die ondernemers de ruimte geeft. Dat is dienstverlening aan dagjesmensen en toeristen in en om het centrum, waarbij rondvaart en waterfietsen als laagdrempelig vermaak gezien moeten worden, met een absoluut toegevoegde waarde voor alle bezoekers van Utrecht. Gereguleerde rondvaart geeft geen overlast, is goed te reguleren, waarbij de verplichte vaarbewijzen en routes in de rondvaart een rol spelen. Voorts is afstemming met de wens van de Gemeente voor bevoorrading en afvaltransporten, goed in te regelen met passagiersvaart.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. P6: dit lijkt in tegenstrijd: meer buitenzwemruimte en meer gebruik van transport van goederen</li> </ol>	<p>Fijn om te lezen dat u de twee informatieafspraken met de Utrechtse vaarondernemers over de Visie stadswater heeft gewaardeerd en een deel van uw vragen hebben beantwoord. Hieronder puntsgewijs antwoord op de vragen en bezwaren uit uw inspraakreactie.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bij de uitwerking van de Visie blijven we graag in gesprek met de Utrechtse vaarondernemers. Graag nemen wij kennis van deze betere en snellere methodes van toewijzing van schaarse rechten. Uitgangspunt van de gemeente is om te komen tot een transparante methode van toewijzing van schaarse rechten met gelijke kansen voor alle gegadigden die in aanmerking willen komen van die rechten.</li> <li>2. Het uitgangspunt van een redelijke terugverdientijd onderschrijven wij als gemeente.</li> <li>3. De gemeente koerst op een duurzaam en evenwichtig gebruik van het stadswater waarbij voor iedereen plek is op het water. Doelstelling van deze Visie is om voor alle aandachtsvelden de juiste keuzes te maken. Kano's, SUP's en zwemmen krijgt in de Visie inderdaad veel aandacht. Afgelopen jaren zien we steeds meer kanoers, SUPpers en zwemmers in de stad Utrecht.</li> <li>4. Zwemmen wordt inderdaad veel genoemd in de Visie omdat het om nieuw beleid gaat. Voor zwemmen blijkt uit onderzoek dat er meer behoefte aan veilige zwemplekken is dan nu beschikbaar. De gemeente wil haar verantwoordelijkheid nemen voor plekken die niet zijn aangewezen als officieel zwemwater door provincie waar in de zomer steeds meer wordt gezwommen. Met de Visie stadswater doen we daarin een eerste stap.</li> <li>5. Voor de pleziervaart geldt net zoals de passagiersvaart een verplichting voor emissievrij varen. Zie in paragraaf 3.3. het aangepaste beleid voor emissievrij varen voor verschillende categorieën motorboten.</li> <li>6. De huidige Havenverordening 2015 zal inderdaad moeten worden aangepast. Op dit moment is het te vroeg om daar al een concept verordening voor vast te stellen. Dat is pas mogelijk als de Visie stadswater is vastgesteld door de gemeenteraad en definitieve keuzes zijn gemaakt. Voor publicatie van het ontwerp gaan we graag in gesprek met Utrechtse vaarondernemers om de aanpassingen te bespreken. We zullen de tekst in paragraaf 1.2 onder kopje status aanpassen.</li> <li>7. De gemeente verwacht niet dat het nieuwe beleid rond</li> </ol>
----	-----------------	--	--

	<p>over het water lijkt zich niet goed met elkaar te verhouden. Een zijdelingse opmerking: 'willen we het liefst emissieloos zien', dat wordt en is deels al een verplichting voor de professionele vaart (rondvaart), maar de pleziervaart blijft daarin achter. Nieuwe vergunningen gaan alleen naar emissievrije schepen (P23). Een gelijke restrictie voor de pleziervaart (op termijn alleen emissievrij) lijkt dan een redelijke stap die eveneens gezet moet worden, en drukte ook reguleert.</p> <p>6. Het is jammer dat de Havenverordening 2015 nog niet in de aangepaste vorm is voorgelegd, die kan invloed hebben op uw en onze reactie op de Visie Stadswater. Het zou mooi zijn als de voorgenomen aanpassingen al in ontwerp worden gepubliceerd. Datzelfde geldt voor de 'nadere juridische uitwerking', omdat die zeker impact heeft op het doen en nalaten van watergebruikers en invloed heeft op het Stadswater.</p> <p>7. Zwemmen is een steeds terugkerend fenomeen, dat in de tijd maar beperkt voorkomt (wellicht één of twee maanden), en op P7 blijkt het om de Haarrijnseplas en de Zeven Stroompjes te gaan, waarom dan de impact op het gebruik van de grachten door de rondvaart en pleziervaart?</p> <p>8. P8 onder 8: ten onrechte wellicht wordt gesteld dat de Havenverordening de emissievrije vaart stimuleert en reguleert, maar in de huidige Verordening (link in Visie) staat dat niet. Hoe is dit te lezen? Want de link op uw website gaat naar de Verordening op de heffing en invordering van Brug-, schut- en havengelden 2021 gemeente Utrecht. Als het toch gaat om de 'aangepaste Havenverordening' 2015, dan ligt het in de rede die eerst vast te stellen, en dan de Visie daarop te baseren</p> <p>9. P10: in deze 12 partijen missen wij de professionele rondvaart/passagiersvaart, die valt niet onder personenvervoerder (verhuurbedrijf), en ons is bekend dat die input wel geleverd is. Dat is wel van belang, want juist de ondernemers die hun diensten op het water aanbieden, lijken de meest intensieve gebruikers te zijn. Klopt deze conclusie?</p> <p>10. P14. De Gemeente Utrecht streeft naar 'emissievrij', en zal de Verordening daarop aanpassen. Is er al overleg met het Rijk als het gaat om 'emissievrij' en de landelijke Motorbotenroute c.q. BRTN-9? Want hier volgt een aparte consequentie uit, dat juiste de grotere plezierjachten door het drukste deel van de Oudegracht moeten varen, en dan zonder verplichting van emissievrij. Staat dat in verhouding tot de eisen die aan rondvaart en verhuurbootjes worden gesteld?</p> <p>11. Volgens de Verordening is een rondvaartboot 'rondvaartboot type 1: een door spierkracht voortbewogen vaartuig dat is ingericht en hoofdzakelijk wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van maximaal twaalf personen, de bemanning daaronder niet begrepen; rondvaartboot type 2: een motorisch voortbewogen vaartuig dat is ingericht en hoofdzakelijk wordt gebruikt voor het bedrijfsmatig vervoer van maximaal twaalf personen, de bemanning daaronder niet begrepen.' Dit lijkt af te wijken van wat gebruikelijk is: rondvaartroeiboten tot 12 man bestaan, maar zelden, en rondvaartschepen ook in Utrecht hebben vaak een capaciteit van méér dan 12 personen, wat ook invloed heeft op de vaarbevoegdheid. Wordt dit verschil ten aanzien van passagiersvaartuigen en rondvaart kleiner met de nieuwe Verordening? Want zeker in de</p>	<p>buitenzwemmen impact zal hebben op het varen in de grachten omdat we een zwembod op de stadsbuitengrachten en grachten willen instellen vanwege de grote veiligheidsrisico's (zie verbetermogelijkheid 4.3).</p> <p>8. Na vaststelling zal de huidige Havenverordening 2015 hierop worden aangepast. Zie verder punt 6.</p> <p>9. De professionele rondvaart en passagiersvaart valt onder personenvervoerder (verhuurbedrijf). De tekst in paragraaf 1.6 passen we aan zodat duidelijk is dat ook de professionele passagiersvaart onder personenvervoer valt.</p> <p>10. De gemeente start het overleg met partners van BRTN 9 na vaststelling van de Visie in gemeenteraad. Eenzijdig optreden van de gemeente kan leiden dat recreanten de BRTN 9 route vermijden. Dit is ongewenst voor alle partijen. Recreatievaartuigen varen dan om de stad Utrecht heen door niet over de Vecht te varen maar gebruik te maken van het Amsterdams Rijnkanaal. Voor het Amsterdams Rijnkanaal lobbyen we al samen met regionale partners, waaronder de provincie, voor het verschonen van de binnenvaart, in heel Nederland.</p> <p>11. Bij het wijzigen van de Havenverordening zullen deze categorieën aan de orde komen. De rondvaart type 1 was de Utrechtse Gondelier en deze is inmiddels gestopt. Op dit moment zijn geen vergunningen meer uitgegeven voor rondvaartboten type 1. Wij volgen voor de categorie Passagiersschip de definitie van het Binnenvaart Politie Reglement artikel 1.01 passagiersschip: schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren.</p> <p>12. Graag blijven we met de Utrechtse vaarondernemers in gesprek hoe we de huidige rondvaart in Utrecht meer zichtbaar maken en welke kansen jullie zien. Zie verder ons antwoord bij punt 4 wat betreft de aandacht in de Visie rond buitenzwemmen. Het gaat hier met name om nieuw beleid voor de buitenzwemplekken die nu niet officieel zijn maar in de praktijk veel wordt gezwommen.</p> <p>13. In figuur 5 staan de huidige ligplaatsen voor commerciële vaartuigen waaronder de ligplaatsen van uw waterfietsen. In paragraaf 2.2 zullen we duidelijker aangeven dat de huidige regels gelden voor het varen en niet voor zwemmen.</p> <p>14. Zie de antwoorden onder punt 6 en 8. Vraag bij de nieuwe Havenverordening is of we de huidige categorieën aanhouden of een ander onderscheid maken tussen passagiersvaart en verhuur van boten. Dat is nog niet besloten. Daarover gaan we graag met u in</p>
--	--	--

	<p>gebruikelijke zin is rondvaart het schip met méér dan 12 passagiers en vaste overkapping. Graag uw voornemens op dit punt.</p> <p>12. Vanuit ons oogpunt zien wij graag meer aandacht voor de zichtbare rondvaart en de toegevoegde waarde van de rondvaart (passagiersvaart) in Utrecht, dan de focus op die drie buitenzwemplekken, die weinig relatie met het 'echte stadswater hebben.</p> <p>13. Dit blijkt ook uit Figuur 5 en de tekst op P20: het onderscheid tussen waterfietsenverhuur, rondvaart in de klassieke zin, bootjesverhuur en de Haarrijnse plassen is wel duidelijk te zien. Ook richten de Vaarregels zich op boten op het Stadswater, want het gaat juist om dat water in de binnenstad, waar rondvaarten en waterfietsplezier is, geen zwemplezier. Hiermee ronden wij onze Visie op zwemmen en rondvaart af, onze mening op dit punt is gegeven, graag uw reactie daar op.</p> <p>14. P22: wettelijk gezien is er een onderscheid tussen 'het vervoer van passagiers' en het verhuren van boten. Hoe werkt zich dat uit in deze Visie?</p> <p>15. P22: Deze opsomming herkennen wij, is er zicht op hoeveel schaarste er is, hoeveel nieuwe toetreders van deze locaties gebruik willen maken, en waar deze inventarisatie te vinden is? En waar is de onderbouwing van de schaarste te vinden? Dat thema komt verderop ook terug.</p> <p>16. P23: U constateert 'de huidige ligplaatszones liggen allemaal vol met recreatieve vaartuigen', is dit vatbaar voor verschuiving als blijkt dat er meer behoefte aan ligplaatsen is voor de ondernemers? Zijn al die ligplaatsen ook daadwerkelijk door het vergunde schip in gebruik, en is daar een wrakkeninspectie op van toepassing, zodat niet onnodig ligplaatsen wordt ingenomen door schepen die niet meer vaarwaardig zijn? (zie ook interview op P24)</p> <p>17. En tenslotte, u stelt in de Visie Stadswater 'de vergunning geldt voor onbepaalde tijd', en dat lijkt onderdeel van uw Visie te zijn. Mocht dit anders liggen, en er sprake zou zijn van het omzetten van vergunningen naar bepaalde duur, dan is dit de (noodzakelijke) gelegenheid om dat te melden.</p> <p>Dit te meer omdat er geen maximum voor de exploitatievergunningen voor de ondernemers geldt, als zij maar zelf voor een ligplaats zorgen. Mag een ondernemer een ligplaats 'overnemen' van een vergunninghouder? En als de wachtlijst in 2025/2026 weg is, dan is er toch geen noodzaak om vergunningen voor ondernemers om te zetten naar bepaalde duur, mits zij emissievrij zijn? Graag uw standpunt.</p> <p>18. P25: De uitslag beter/slechter over die hele lange periode (peiling in Coronatijd, speelt ook mee) is nauwelijks bruikbaar: beter/slechter is gelijk (25/25%), even goed (25%) ook, en weet niet (25%) ook. Dat kan dus niet de drijfveer voor maatregelen zijn, ziet u dat ook zo?</p> <p>19. Is de gemeten (geluids)overlast te herleiden naar een bepaalde groep, bijvoorbeeld 'verhuur onbemand', en wat is het aandeel van de passagiersvaart/rondvaart met schipper (&lt;12 en &gt;12)? Zijn passagiers van de vergunde rondvaart (&gt;12, dus niet onbemande verhuur) te linken aan 'wildplassen, lawaai en vervuiling' of heeft de schipper aan boord een dempende werking en verschilt het type passagier, dat bij echte grachtentours met een rondvaart met name uit stellen en gezinnen bestaat?</p>	<p>gesprek.</p> <p>15. De schaarste zit vooral op het aantal beschikbare ligplaatsen en minder op de op- en afstapplaatsen. Exploitatievergunningen worden nog steeds aangevraagd daar is ook geen schaarste. Wat we in ieder geval zien is een toenemende druk op bepaalde locaties zoals de Oosterkade. Die drukte op de Oosterkade komt niet alleen vanaf de scheepvaart maar ook door andere recreanten/gebruikers die de locatie aantrekkelijk vinden. Op dit moment is de gemeente Utrecht in afwachting van een uitspraak van de rechter over het weigeren van ligplaatsvergunning aan een van de nieuwe toetreders.</p> <p>16. Ja, er wordt gecontroleerd en gehandhaafd op gezonken bootjes. Met een recreatieligplaatsvergunning krijgt men geen "eigen plek" maar mag men plaatsnemen in een van de aangewezen zones. De impact op de omgeving bij commercieel gebruik (bijvoorbeeld verhuur van boten) is niet te vergelijken met het particuliere gebruik waar de recreatie ligplaatszones voor bedoeld zijn. Want bij commercieel gebruik is de kans op drukte door passagiers of huurders waarvan we weten dat dit kan leiden tot klachten over geluid, vervuiling, wildplassen etc. Dat zagen we bijvoorbeeld afgelopen jaar bij de op- en afstaplekk Oosterkade.</p> <p>17. De genoemde wachtlijst betreft een lijst voor recreatieligplaatsen en niet voor vaartuigen met commercieel gebruik. De schaarste voor commerciële ligplaatsen staat hier los van en blijft in stand. Bij schaarste mogen geen vergunningen voor onbepaalde tijd worden uitgegeven. Zie verder antwoord onder punt 15.</p> <p>18. Nee deze uitslag alleen is niet de drijfveer voor eventuele maatregelen.</p> <p>19. De cijfers uit tabel 4 is globaal en gebaseerd op meer gedetailleerde cijfers uit het onderzoek van Mobycon. Het rapport is gepubliceerd op de Denkmeeite. In het Mobycon zijn tussen 2019-2022 het aantal incidenten geregistreerd waaronder hard geluid, botsingen, vaargedrag, aanstootgevend gedrag. Hierbij is onderscheid gemaakt in verschillende type boten waaronder passagiersvaartuigen (I) en bemande rondvaartboten (II) en onbemande verhuurboten zoals een waterfiets (IV). Voor alle drie de type boten zijn incidenten geregistreerd. De verhouding tussen type boten is per kruising verschillend. Zie verder het rapport van Mobycon, hoofdstuk 4. Er is geen onderscheid gemaakt naar het type passagiers.</p> <p>20. Voor passagiersschepen met schipper (&gt;12 passagiers) zagen we</p>
--	---	--

	<p>20. P27: wat is het aandeel dat toe te rekenen is aan waterfietsen en aan ondernemers die bemande rondvaarten aanbieden? Want die laatste categorie voer veel minder in de Coronajaren, en nu weer gevaren kan en mag worden door deze categorie, is er in Tabel 2 geen (significante) stijging of daling te zien. Klopt deze conclusie? Want in Tabel 3 lijkt een andere conclusie te staan, en overigens gold gedurende een aanzienlijk deel van 2022 ook nog een aantal maatregelen (mondkapjesplicht OV bijvoorbeeld pas weg op 23 maart) en in het voorjaar is voor vroege bezoekers een overdekte rondvaart een aantrekkelijk uitje. En Tabel 3 (P28) geeft nu net niet aan waar die drukte dan is geweest, is dit verder gespecificeerd? Want wij kunnen de cijfers niet erg herleiden naar onze verhuur van waterfietsen in de binnenstad, en de relatie daarvan met Tabel 2.</p> <p>21. P30: in het verlengde van het voorgaande: gaat het om de statische aantallen van 40 rondvaartboten, of het aantal doorvaarten op een bepaald punt? En datzelfde geldt voor passagiersschepen met schipper: hoe is dat berekend, want zo'n schip vaart enkele rondjes. Wij betwisten uw cijfers niet, maar 3% van het totaal aantal vaartuigen op een drukke dag zou volgens Tabel 3 1.000 schepen, dus 30 van dit type betreffen, en die zijn er voor zover wij weten niet, want hier is een schipper met vaarbewijs voor nodig. Uw tabel 8 gaat uit van 19 van dit soort schepen. En tabel 2 telt 3.000 schepen, hoe werkt zich dit uit?</p> <p>22. Op P31 wordt geconstateerd dat ook de gebruikers van waterfietsen zich in rond 1 op de 100 gevallen schuldig maken aan de genoemde overlast, waarbij wildplassen en waterfietsen ons wat lastig blijkt. Een aantal incidenten komt voort uit de onmogelijkheid om onze waterfietsen beter af te schermen (na de restauratie van de kade zullen wij met u overleggen over een verboden toegangssituatie buiten openingsuren), maar wij hebben geen meldingen ontvangen als en dat het onze waterfietsen betreft. Hoe moeten wij dit zien, want wij willen als ondernemer absoluut bijdragen aan de leefbaarheid en het plezier rond waterfietsen. Mogen wij weten op welke plaatsen gemeten is?</p> <p>23. Toch nog één keer over buitenzwemwater: deze genoemde locaties zijn nu niet echt te kenschetsen als 'gracht' en binnenstad, terwijl de geschetste problematiek zich nu juist daar afspeelt. Is er een relatie met onze waterfietsen?</p> <p>24. P33: Zijn er meer aanvragen voor commerciële activiteiten met waterfietsen? Wij zien naast onze klassieke waterfietsen (meerpersoons) alleen wat activiteiten met éénpersoons Schiller waterfietsen.</p> <p>25. Hoe lezen wij de tabel op P34, want wat is beschikbare ruimte, en hoe ziet de Gemeente hier regulering in? Een vaarverbod op drukke dagen is heel wat anders dan beperkingen aan vergunninghouders die voor hun exploitatie afhankelijk zijn van jaarrond ondernemen. En het gaat bij de percentages om 'meer boten', dus zitten daar ook SUP's, Kano's en waterfietsen in? En 100% vol is vol, maar 50% vol, of 65% vol is niet stuurbaar. Hoe ziet de Gemeente dit, want de conclusie is zonder meer dat er groei mogelijk is tot 2040, betekent dit ook dat er daarmee vastgesteld kan worden dat er geen schaarste aan ruimte is?</p> <p>26. P35 Bij de berekening van 'ruimte' en 'aantallen' hebben wij genoeg vragen, maar hoe werkt</p>	<p>in 2020 en 2021 een lichte afname (door corona). Voor rondvaartboten met schipper (max 12 passagiers) is het aantal vaarbewegingen gelijk gebleven. Het klopt dat na 2020 de stijging inderdaad niet doorzet. Het onderzoek van Mobycon onderbouwd dit met specifieke cijfers. Zie punt 19. Uit de cijfers van Mobycon kan je niet herleiden wat het aantal vaarbewegingen en incidenten van verhuurde waterfietsen waren. De verhuurde kano's en SUPs horen net zoals waterfietsen ook bij categorie IV.</p> <p>21. Het gaat om het aantal vaarbewegingen. Dit is het aantal passages op een bepaald punt. Er zullen dus inderdaad schepen zijn, zoals rondvaartboten en passagiersschepen, die vaker langs kwamen en geteld zijn op dat punt.</p> <p>22. De meetpunten staan in tabel 2 op pagina 27: Zandbrug, Stadshuisbrug en Bijlhouwerbrug.</p> <p>23. Er is geen relatie met de waterfietsen.</p> <p>24. Naast uw bedrijf Stromma is er nog 1 aanbieder voor verhuur van waterfietsen. Op dit moment zijn er geen nieuwe aanvragen.</p> <p>25. In tabel 5 staat een inschatting van de hoeveelheid beschikbare ruimte tijdens rustige, gemiddelde en drukke zomerdagen. Van het instellen van een vaarverbod bij drukke zomerdagen is geen sprake. Eenrichtingsverkeer willen we instellen als de beschikbare ruimte tijdens een drukke zomerdag wordt bereikt. We zitten nu nog niet op dit punt en verwachten dat we de komende jaren dit punt nog niet bereiken. De 50% is een inschatting op basis van het verkeersmodel van Mobycon en expertoordeel. Dit staat los van schaarste ligplaatsen.</p> <p>26. Waterfietsers maken wel degelijk deel uit van de file en varen inderdaad niet hard. Het aantal waterfietsers zal in de praktijk lager zijn dan SUP-ers en kanoers. De gemeente wil de ruimte op het water benutten zodat iedereen van het water kan genieten. Zo bieden we bijvoorbeeld ruimte aan nieuwe ligplaatsen voor 5 tot 10 passagiersschepen (verbetermogelijkheid 7.4). Kleine huursloepen zijn meegeteld.</p> <p>27. Goed om te lezen dat u dit deel van de Visie ondersteunt.</p> <p>28. In het algemeen ziet de gemeente voor de toekomst dat er voor verschillende gebruikersgroepen voldoende ruimte en plek is en blijft op het water. Door met elkaar in overleg te blijven en duidelijke grenzen te stellen aan het gebruik stadswater is een stapsgewijze groei volgens de gemeente mogelijk. Op voorhand willen we geen voorrang geven aan passagiersvaart boven andere gebruikersgroepen. Daarbij zal de</p>
--	--	---

	<p>dit uit op waterfietsen? Zij maken geen deel uit van de file. Als het gaat om andere, gemotoriseerde schepen, dan hebben rondvaart/passagiersschepen met schipper in elk geval de kennis van de vaarregels, en naar onze indruk constateerde u eerder ook dat dit een oorzaak van drukte, overlast en opstoppingen kan zijn. Is het dan niet beter om de ruimte te bieden aan de grotere rondvaart-/passagiersschepen die méér mensen vervoeren dan de talloze kleine huursloepen? Tenslotte op dit punt: vooral op drukke punten reguleren de waterfietsen de snelheid, dat helpt om overlast te verminderen.</p> <p>27. Het deel over aantrekkelijker maken, ondersteunen wij zeker (P37-51)</p> <p>28. P52: er staat nu een aantal ambities naast elkaar, daar waar keuzes gemaakt en prioriteiten gesteld zouden moeten worden om tot een ranking te komen. Alle partijen ruimte geven, is een mooie maar niet werkbare ambitie, en naar onze overtuiging is iets meer focus op ondernemers van meerpersoons vaarplezier en vervoer op een aanvaardbare wijze als meer prioritair aan te merken. Hoe ziet u dit?</p> <p>29. P54 geeft een extra dimensie aan het begrip 'schaarse ruimte', die verder niet onderbouwd wordt, behoudens dan dat er mogelijkheden tot groei tot aan 2040 zijn. Dat indiceert wellicht een bepaalde schaarste, maar op welke wijze? En overlast en schaarse ruimte worden hier in een verband samengebracht, dat niet lijkt te kloppen. Als de grotere rondvaart-/passagiersschepen ingezet worden, dan zijn er veel meer vaarbewegingen: 60 pax aan boord in plaats van 5 hoppers/fluisterbootjes, en dat brengt het gevoel van drukte aanzienlijk naar beneden en pleit voor ruimte voor grotere schepen. De laatste bieden ook veel meer beperkingen aan overlast (gediplomeerde schipper, geen harde muziek, niet onbeperkt drinken, en de schepen zijn geregistreerd), zijn herkenbaar en de exploitatievergunning kan ingetrokken worden, bij huursloepjes nauwelijks. Schaarse ruimte en overlast worden hier ten onrechte gemengd, of is dit anders bedoeld? En wat is de onderbouwing die onder de plotselinge stelling 'moeten van onbepaalde duur naar bepaalde duur worden omgezet omdat dit een schaars recht is', terwijl eerder nog aangegeven staat dat er groei tot 20240 is, met maximaal 50% die niet haalbaar, niet reëel en niet aangevraagd is. Graag zien wij uw onderbouwing op dit punt, ook in verband met de eerder genoemde uitspraak van de Raad van State over terugverdiendtijden van juni 2021. Eén punt nog op deze pagina, bij 7.1 Is het niet zo dat een Dixie en extra kliko's op die plaats juist extra mensen aantrekt, die anders naar een café of restaurant zouden stappen? En hoe is vastgesteld dat het de passagiers waren, en van welke vaartuigen? Van de sloepjes? Van de waterfietsen? Van de rondvaart-/passagiersschepen?</p> <p>30. P55: is dit correct, dat de passagiersschepen worden verhuurd door een ondernemer? Want dan zou de huurder in eerste instantie aansprakelijk zijn voor de overlast, en datzelfde geldt voor de waterfietsen, waar de Schiller fietsen kennelijk niet toe behoren als waterfiets. En wat is de onderbouwing dat een omzetting van onbepaald naar bepaald 'gelijke kansen biedt'. Deze stelling is niet houdbaar, en dat voorbehoud is door u ook opgenomen in 'mogelijk niet conform de Dienstenrichtlijn' en 'in beginsel'. Voorts, de stelling '37 ligplaatsen voor vaartuigen die worden verhuurd zijn namelijk beperkt' is taalkundig en juridisch niet juist. De schepen worden</p>	<p>gemeente doorgaan met monitoring van drukte en overlast zodat we bij nieuwe knelpunten kunnen bijsturen. In het uitvoeringsprogramma 2024-2027 zullen er keuzes gemaakt en prioriteiten gesteld worden. Hiervoor hebben we leidende principes opgesteld die ons daarbij helpen. Een voorbeeld van een principe is dat de beroepsvaart voor de recreatievaart gaat.</p> <p>29. Het begrip schaarse ruimte richt zich op dit vlak vooral op ligplaatsen. Zie verder de antwoorden onder punten 15 en 17.</p> <p>30. Uw opmerking van de 37 ligplaatsen is juist. Het gaat hier om ligplaatsen voor vaartuigen die worden verhuurd (bijvoorbeeld de waterfietsen van Stromma) en de schepen die worden ingezet als rondvaart (RV) of passagiersschip (PS). Inventarisatie van mogelijke nieuwe toetreders is moeilijk en zal waarschijnlijk juist reden zijn voor ondernemers om zich aan te melden als gegadigde. Bovendien is zo een inventarisatie altijd een momentopname. Zie verder onze antwoorden bij punten 17 en 29.</p> <p>31. Het spreekt voor zich dat wij zeer zorgvuldig met belangen van vergunninghouders omgaan. Zie verder onze antwoorden bij punten 15, 17 en 29.</p> <p>32. Het elektrificeren van fluisterboten, rondvaartboten en passagiersschepen is al jaren lang het gemeentelijk beleid in de stad Utrecht. Alle vaarondernemers zijn op de hoogte van deze eis. Oorspronkelijk zouden in 2022 alle commerciële vaartuigen omgebouwd moeten zijn naar elektrisch. Vanwege de coronacrisis is besloten deze termijn te verlengen tot uiterlijk november 2024.</p> <p>33. In de Visie staat niet dat gesproken woorden, versterkt of onversterkt, zal worden verboden. Het verbod gaat over versterkte muziek aan boord.</p> <p>34. Onder ambitie 11 staan verschillende maatregelen om overlast van deze doelgroepen te verminderen.</p> <p>35. Het belang van een alternatieve locatie gaat over het behouden van een veilige doorvaart bij de Stadhuisbrug en niet over de overlast van waterfietsers. Graag gaan we met u hierover in gesprek.</p>
--	--	---



		<p>niet verhuurd, en het aantal ligplaatsen is niet beperkt voor de huidige vergunninghouders, en er is geen zicht op eventuele gegadigden. Tenslotte op dit punt, passend is het om eerst te inventariseren of er nieuwe toetreders zijn, hoeveel, wat de behoefte is en of zij de financiële draagkracht hebben, en dan kijken of zij in de extra voorziene ruimte tot aan 2040 passen. Dan wordt aan alle marktvrager voldaan, en wordt de inmiddels hopeloze situatie als in Amsterdam vermeden. Graag onderbouwen wij dit op uw verzoek, maar u onderbouwt zelf al dat niet echt sprake is van 'schaarste' in tabel 8 op pagina 56: uitbreiding van schepen &gt;12 met circa 25 tot 52%, 100% uitbreiding voor fluisterbootjes. Een uitbreiding van 37 naar 54-59 (ofwel 45 tot 59%) duidt op geen enkele wijze op schaarste.</p> <p>31. P59: de ambities voor méér transport over water, vooral ten dienste van de Gemeente zelf en eventueel deels voor (horeca-)ondernemers zien wij, maar ook dit duidt niet op schaarste die als drager voor een drastische herziening van vergunningen zou moeten leiden, waarbij wij opmerken dat in de jurisprudentie een vergunning als een eigendomsrecht moet worden gezien. Beperkingen of omzettingen moeten daarom absoluut terughoudend worden benaderd.</p> <p>32. P64: die ambitie delen wij, maar het 'gedwongen' versneld elektrificeren van de vloot, betekent een aanzienlijk langere terugverdientijd en daar is eerder op ingegaan. Voorts is bij de bijeenkomsten waterstof als alternatief afgewezen, zonder dat daar een onderbouwing voor is gegeven. 9.2 geeft ook aan dat er dan ook voldoende laadinfra moet zijn, alvorens dit redelijkerwijs kan worden ingevoerd.</p> <p>33. P67: met de invoering van het verbod om versterkte muziek (tourguiding bij rondvaart valt daar nemen wij aan buiten) is een zeer aanzienlijk deel van gevoelde overlast al aan te pakken. Graag van uw zijde de bevestiging dat gesproken woord (versterkt) op gesloten boten is toegestaan, en gesproken woord (onversterkt) ook op open rondvaartschepen.</p> <p>34. P68 toont het ook aan: rondvaart met kapitein en waterfietsen veroorzaken geen overlast, daarom zijn maatregelen voor deze groepen niet nodig. Onbemande verhuur is de kern van de overlast, en als die wordt aangepakt, komt de Gemeente zeer tegemoet aan de aanpak overlast en de leefbaarheid.</p> <p>35. P70: 12.3 – het zou in de rede liggen om hier al ruim voor de Visie Stadswater contact over opgenomen te hebben, mede omdat de waterfietsen geen overlast veroorzaken, en hooguit op heel lage snelheid wat onhandige bewegingen maken. Met een heldere routekaart en richting (digitaal!) is veel van alle bezwaargronden weerlegd en is de noodzaak van verplaatsing van dit onschuldige, gezonde vermaak niet nodig. Wij maken hier een stevig voorbehoud, omdat dit overleg nog moet aanvangen en op dit moment de onderbouwing te mager is (alleen 12.3).</p>	
--	--	--	--

45	Woonbootbewoners	<p>Wij wonen op woonboten aan de Leidsekade 214 en 222. Onze mede-woonbootbewoners aan de Leidsekade (...) hebben al uitgebreid gereageerd op de Visie stadswater. Wij sluiten ons aan bij hun commentaar, met daarbij nog het volgende aandachtspunt: Niet alleen op de Oudegracht, maar ook op de Leidsekade/Leidseweg waar hoge huizen staan aan weerszijden van het water, is sprake van een klankkast. De afgelopen tien jaar is de nachtelijke geluidsoverlast enorm toegenomen, vooral van roepende en schreeuwende mensen die uit de stad komen fietsen en van toeterende scooters. We maken ons zorgen over nog meer nachtelijk lawaai van zwemmende en varende mensen, en zouden daarom graag zien dat een vaarverbod vanaf 22.00 uur geldt, in plaats van 00.00 uur zoals nu in de Visie staat. Natuurlijk, we wonen in een stad, en daar hoort geluidsoverlast bij. Maar 24/7 lawaai is niet gezond. Wat ons betreft zet de gemeente sterker in op rustige nachten. We zouden graag zien dat in de WaterVisie beter wordt uitgewerkt hoe de handhaving wordt geregeld, zodat de overlast niet uit de hand loopt.</p>	<p>U onderschrijft de reactie van de mede-woonbootbewoners. Zie voor de beantwoording het antwoord bij nummer 25. Daarnaast geeft u aan zich zorgen te maken over toename van overlast in de nacht. U pleit voor het vervroegen van het vaarverbod. Het nachtelijke vaarverbod wordt vervroegd van 0.00 uur naar 23.00 en sluit daarmee aan bij de APV die ook voor de oever geldt.</p> <p>U geeft aan beter uitgewerkt te zien hoe handhaving wordt geregeld. Meerdere verbetermaatregelen uit de Visie vragen om extra toezicht en handhaving en het opleiden van BOA's voor in het vaar- en zwemseizoen. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de politie, het waterschap en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. In het uitvoeringsprogramma wordt ingegaan op de dekking van de uitvoeringskosten en de gewenste versterking van de gemeentelijke organisatie inclusief handhaving. Voor de uitvoering van de Visie is nog niet voldoende geld. De benodigde financiering wordt in het uitvoeringsprogramma 2024-2027 opgenomen en integraal afgewogen door de gemeenteraad.</p>
----	------------------	--	--

46	RUD	<p>bij eerdere versies is al aangegeven dat we het vanuit zwemwater een goed plan vinden om te onderzoeken of de 5 wildzwemlocaties Muntsluis, Amelisweerd, Ruigenhoekse Polder, Veilinghaven en Werkspoorhaven omgezet kunnen worden in officiële zwemlocaties. Het advies is om daar al in een vroeg stadium het waterschap en de RUD bij te betrekken, en de stappen van het protocol "aanwijzen en afvoeren zwemlocaties" te volgen. Het is belangrijk om te weten of het waterschap de locaties ook kansrijk vindt voor wat betreft de bacteriologische waterkwaliteit.</p> <p>Wat me in deze inspraakversie opvalt, is dat jullie een soort "tussencategorie" zwemwateren willen maken tussen officiële zwemlocaties en wildzwemlocaties in. Op pagina 49 staat: "Nadrukkelijk houden we de mogelijkheid open om op plaatsen waar de vaarwegen erg breed zijn, zwemmen wel toe te staan. Denk hierbij aan de verbreding bij de Oranjebrug en Neerlandia (Bar &amp; Bistro Op Zuid) in de Vaartsche Rijn. We zullen in overleg die locaties gaan markeren met borden of ballenlijnen."</p> <p>De Europese richtlijn en de Nederlandse wetgeving hebben het alleen over officiële zwemlocaties die aan alle vereisten moeten voldoen. Het lijkt alsof jullie een soort tussencategorie willen creëren waar je het zwemmen wel enigszins faciliteert, maar niet op alle aspecten die de wetgeving vereist (zwemwaterprofiel, waterkwaliteitsmetingen, enz.) stappen neemt. Het hoeft geen betoog dat we als provincie kritisch zijn op deze gang van zaken. We snappen de behoefte aan meer zwemplekken maar denken dat het creëren van plekken die minder veilig zijn (want niet gecheckt op alle mogelijke risico's), niet de oplossing is. Het is ook niet handhaafbaar want er is geen juridische onderbouwing. We zouden er graag overleg over willen voeren. Zie ook de bijgevoegde reactie van de RUD die voor de provincie de uitvoering van de zwemwaterregelgeving doet. Het is een ambtelijk standpunt. Vanwege de korte termijnen en de kerstvakantie, was het niet mogelijk hierover een bestuurlijk standpunt te krijgen. Maar graag blijven we met elkaar in gesprek en voeren we hierover de dialoog tussen gemeente en provincie/RUD.</p> <p>De behoefte aan zwemplekken in de stedelijke gebieden neemt toe. Het stadswater van de gemeente Utrecht wordt ook gebruikt om te zwemmen. In de Visie stadswater van de gemeente Utrecht staat de ambitie weergegeven om meer officiële zwemlocaties te ontwikkelen. Wij staan positief tegenover deze Visie, ambitie en doelstellingen.</p> <p>Ook staat in de Visie opgenomen om binnen de stad zwemmen toe te staan op plekken waar dat volgens het momenteel (landelijk) gevolgde juridische regime wellicht niet zou kunnen. Een keuze voor deze plekken kan niet gemaakt worden zonder overeenstemming met de provincie Utrecht en de RUD Utrecht.</p> <p>Toelichting RUD Utrecht. Mensen zwemmen graag waarbij er steeds meer wordt gezwommen op plekken die niet zijn aangewezen als officiële zwemlocatie. Plekken waar structureel veel</p>	<p>Wij zijn blij dat u onze ambitie steunt om in stedelijk gebied te komen tot meer zwemwater en als eerste stap te onderzoek of 5 locaties waar veel gezwommen wordt officiële zwemlocaties kunnen worden. Vanzelfsprekend zullen we u bij dit onderzoek betrekken, omdat wij terdege beseffen dat de provincie het bevoegd gezag is om daadwerkelijk nieuwe officiële zwemlocaties aan te wijzen. Verder gaan wij graag het gesprek met u aan over wat u een "tussencategorie" zwemwateren noemt. In onze beleving zijn dit de wateren die om een of andere reden geen officieel zwemwater kunnen worden, maar waarbij het risico niet dusdanig groot is dat zwemmen hier actief verboden moet worden. Wij zijn van mening dat wij als gemeente vanuit onze verantwoordelijkheid voor openbare veiligheid en publieke gezondheid een belangrijke taak hebben om gebruikers te wijzen op de risico's en indien eenvoudig mogelijk, deze weg te nemen. Dit is in elk geval de intentie die wij in deze Visie uitspreken. Wij zien het als een ommissie in de huidige wetgeving dat de verantwoordelijkheid in deze situatie niet duidelijk is belegd. Graag gaan we bij de uitwerking van deze Visie met u en de RUD in gesprek over hoe we dit in praktijk het beste vorm kunnen geven.</p>
----	-----	--	--

		<p>mensen zwemmen vallen onder de reikwijdte van de Europese Zwemwaterrichtlijn.</p> <p>De Europese Zwemwaterrichtlijn, geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden (Whvbz) en Besluit hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden (Bhvbz), geeft aan dat wanneer er op een locatie structureel een 'aanzienlijk aantal mensen' zwemt, voor deze locatie de procedure tot het aanwijzen van de locatie als officiële zwemlocatie gestart moet worden. Als het waterlichaam/de locatie geen zwemwaterfunctie kan hebben en niet als zwemwater aangewezen kan worden (bijv. vanwege veiligheid), maar er wordt op de locatie wel gezwommen, dan moet een negatief zwemadvies of zwemverbod ingesteld worden.</p> <p>Bij tropische weersomstandigheden ontstaan ook spontane of wilde zwemplaatsen. Locaties waar dan incidenteel kleinere groepen zwemmers niet in elkaars directe nabijheid zwemmen vallen niet onder de definitie van zwemwater conform de zwemwaterrichtlijn en Whvbz.</p> <p>Er is vaak weinig bekend over de veiligheidsrisico's op deze niet-aangewezen zwemlocaties. Op formele zwemplekken zijn deze risico's onderzocht, worden maatregelen genomen en worden zwemmers geïnformeerd indien er risico's zijn. Op niet-aangewezen zwemplekken zijn deze risico's vaak niet in kaart gebracht, waardoor zwemmers niet met de juiste kennis het water betreden en beheerders niet de juiste maatregelen kunnen treffen.</p> <p>Zwemmen buiten de officiële locaties is in eerste instantie toegestaan op eigen risico en voor eigen verantwoordelijkheid. Dit moet echter wél duidelijk worden gecommuniceerd naar de burgers. Daarbij is het een algemene taak van de overheid om de veiligheid en gezondheid van burgers te beschermen zodat op onveilige locaties of locaties met een slechte waterkwaliteit zwemmen moet worden ontraden of verboden. In tweede instantie is het aan de eigenaar of beheerder om op basis van meer algemene zorgplicht of conflicterende functies/regelgeving mensen te waarschuwen en te wijzen op risico's van hygiëne, gezondheid en veiligheid.</p>	
--	--	--	--

47	Bewoner	<p>Verheugd las ik het stuk 'Visie stadswater' want wat een mooie ontwikkelingen staan er op stapel. Mijn aanvulling erop is dat ik wil aangeven dat ik mbt het water(plezier) op de Utrechtse wateren Inclusie mis. Dat mensen met een lichamelijke- en / of verstandelijke beperking ook een boottochtje kunnen maken. Die mogelijkheid is er simpelweg niet. Er zijn geen aangepaste schepen en er is geen veilige opstaptelek. Omdat ik dit al lange tijd mis ben ik zelf een plan aan het maken om dit mogelijk te maken. Ik hoop dat het gesteund gaat worden. Het zou mooi zijn als deze inclusie; het water voor écht iedereen, meegenomen wordt in de definitieve plannen en iedereen kan genieten van het prachtige Utrecht vanaf het water.</p>	<p>Bedankt voor uw reactie. Het motto van de Visie is voor iedereen een plek op het water. Dit zijn dus ook mensen met een beperking. Daarom nemen we bij het zoeken naar op- en afstaptelekken ook de wens(en) voor een op- en afstaptelek geschikt voor minder validen op. Voorts zijn wij benieuwd naar uw plan om een boottocht ook voor mensen met een lichamelijke- en / of verstandelijke beperking mogelijk te maken.</p>
----	---------	--	---

48	De kleine boten club	<p>Op dinsdag 22 november jl. is de concept-omgevingsvisie onderdeel Visie stadswater Utrecht behandeld in de Algemene Ledenvergadering van onze vereniging. Naar aanleiding hiervan doen wij u onderstaande reactie toekomen.</p> <p>1. Overwegende dat de gemeente emissieloos varen voor vaartuigen van passanten over het traject Vaartse Rijn, Oude Gracht en Vecht verplicht wil stellen vanaf 2025, maar dat het niet reëel is om te veronderstellen dat al deze vaartuigen emissievrij zijn, dan wel over het Amsterdam Rijnkanaal om de stad gaan varen, Adviseert de KBC de gemeente om distributie en gebruik van de transitiebrandstof HVO100 diesel in samenwerking met de andere vaarwegbeheerders op dit traject te promoten, teneinde de emissies van CO2, fijnstof en NOx substantieel te verlagen.</p> <p>2. Overwegende dat de vaarroute Nieuwegracht-Kromme Nieuwegracht-Drift-Plomporengracht na herstel van een kluismuur sinds 2021 niet meer toegankelijk werd gesteld voor emissievrije kleine boten met schroefaandrijving, maar wel voor roeiboten, kano's en trapboten met raderaandrijving, en tevens overwegende dat er geen bewijs aan de KBC voorgelegd is dat een kleine boot met schroefaandrijving bij dezelfde lage snelheid schade zou veroorzaken aan de werven en kluisuren in tegenstelling tot andere genoemde vaartuigen, dat werven en kluisuren al eeuwen regelmatig onderhoud behoeven en er meerdere malen bij gebrek hieraan schade is ontstaan, en dat de genoemde route van groot historisch belang is voor de sterk bij de stad Utrecht betrokken verenigingsleden van de KBC, Adviseert de KBC de gemeente om de vaarroute Nieuwegracht-Kromme Nieuwegracht-Drift-Plomporengracht direct weer open te stellen voor kleine emissieloos voortgestuwde vaartuigen van ligplaatsvergunninghouders in Utrecht.</p> <p>3. Overwegende dat opstapplaatsen (maximale aanlegtijd 15 minuten) bedoeld zijn voor commerciële rondvaarten, maar dat ligplaatsvergunninghouders per jaar ook vele (niet betalende) gasten met belangstelling voor de Utrechtse wateren en monumenten rondvaren, Adviseert de KBC de gemeente om vergunninghouders deze opstapplaatsen ook te laten benutten voor het laten in en uitstappen van gasten.</p> <p>4. Overwegende dat op momenten in drukke zomerweekenden het verkeer op de Oude Gracht druk kan zijn, maar dat passanten i.v.m. de hoogte van hun vaartuigen gebonden zijn aan deze route, en overwegende dat omvaren van plm. 10.000 passantenboten over het door de beroepsvaart druk bevaren Amsterdam Rijnkanaal inkomstenverlies voor de passantenhavens en veiligheidsrisico's met zich meebrengt, en overwegende dat de drukte op mooie zomerdagen niet door de boten van ligplaatsvergunninghouders maar vooral door het toenemend gebruik van kano's, rubberboten en staande voort te peddelen planken ('SUP-pers') wordt veroorzaakt, en overwegende dat veel ligplaatsvergunninghouders momenteel forse investeringen doen om hun vaartuigen emissievrij te maken, en daarop niet hun vaarmogelijkheden begrenst willen zien, anders dan door de snelheids- en actieradiusbeperkingen die emissievrij varen buiten de stad Utrecht met zich meebrengt,</p>	<p>1. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen.</p> <p>2. Zolang de kluisuren nog hersteld moeten worden is de Nieuwegracht tot en met Plomporengracht niet open gesteld voor motorboten vanwege veiligheidsredenen. Het is nog duidelijk wanneer de werkzaamheden zijn afgerond en of deze vaarroute dan weer opengesteld wordt. Indien de vaarroute wordt vrijgegeven voor motorboten dan geldt deze voor alle motorboten en kan er geen onderscheid gemaakt worden naar ligplaatsvergunninghouders of anderszins.</p> <p>3. Wij nemen uw advies niet over om de op- en afstapplaatsen ook te bestemmen voor vaartuigen met een ligplaatsvergunning. Ook particulieren toestaan zal leiden tot minder beschikbaarheid voor passagiers voor passagiersschepen en rondvaartboten. Op deze plekken krijgen passagiersschepen en de rondvaart de voorkeur (zie paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.5).</p> <p>4. De gemeente wil vasthouden aan het eenrichtingsverkeer maar wel anders dan voorgesteld. We passen de Visie aan wat de betreft de periode. Eenrichtingsverkeer geldt alleen van juni t/m augustus en niet meer het hele jaar. Tijdens deze zomermaanden is het druk met boten op het water. Ook wil de gemeente het eenrichtingsverkeer de komende jaren nog niet invoeren. We hebben berekend dat er een knelpunt ontstaat bij de Stadshuisbrug bij een toename van 50% meer boten op een drukke zomerdag. Ten westen van de Stadshuisbrug ligt het rak, dus tot en met de de volgende brug, als eerste helemaal vol met wachtende boten. Een veilige en vlotte doorvaart komt dan in het geding. De gemeente wil het eenrichtingsverkeer kunnen invoeren als we dit punt bereikt hebben. We zitten nu nog niet op dit punt en verwachten dat we de komende jaren dit punt nog niet bereiken. De gemeente vind het niet wenselijk om éénrichtingsverkeer alleen op drukke dagen of tijdens bepaalde tijdsvensters in te voeren. Ook willen we geen uitzondering maken voor specifieke doelgroepen zoals verhuurbootjes en rondvaartboten. Meerdere uitzonderingen op de regel leidt tot onduidelijkheid waardoor kans groot is dat niemand zich</p>
----	----------------------	---	---

	<p>Adviseert de KBC de gemeente om (slechts) tijdens drukke uren in het weekeinde (tijdens het schutten in de Weerdsluis) stoplichten op het traject Maartensbrug-Stadhuisbrug te overwegen, dit in overleg met de KBC, maar om niet zonder aanwijsbare reden en zonder voorafgaand overleg met ligplaatsvergunninghouders, vertegenwoordigd door de KBC, eenrichtingsverkeer op de Oude Gracht in te voeren.</p> <p>5. Overwegende dat Motie M/166/2021 over toekomstgerichte liggelden zich niet uitspreekt over de invulling van de tekst: 'toekomstgerichte liggelden', Adviseert de KBC de gemeente om een voorstel voor invulling met de doelgroepen, waaronder de KBC, te bespreken zodat de KBC tijdig commentaar kan leveren, amendementen kan voorstellen en zo nodig bezwaarschrift kan indienen.</p> <p>6. Overwegende dat er initiatieven om boten te delen als buurtboot worden opgezet, en overwegende dat een ligplaatsvergunning persoonlijk is, bedoeld voor inwoners van Utrecht, en ingeleverd zou moeten worden bij verhuizing uit de stad en directe omgeving, Adviseert de KBC de gemeente om positief tegenover buurtboot-initiatieven te staan, maar de verkapte verhuurbedrijven op basis van een privé-ligplaatsvergunning tegen te gaan. Tevens adviseert de KBC de gemeente om de lijst van vergunninghouders jaarlijks te controleren op verhuizing en overlijden, teneinde onderhands doorschuiven van boten en vergunningen tegen te gaan. In geval van personeelsgebrek bij de gemeente kan hiervoor gebruik worden gemaakt van medewerkers van de KBC.</p> <p>7. Overwegende dat de gemeente bij het vaststellen van het type ligplaatsvergunning enkele jaren geleden een onderscheid heeft gemaakt tussen emissieloze – en andere vaartuigen, met verschillende tarifiering, maar dat een verbod van niet-emissievrije vaartuigen niet aan de orde is geweest aangezien dit het bezit van de eigenaren onbruikbaar zou maken, en overwegende dat booteigenaren met een tuin aan het water een ligplaatsvergunning moeten aanvragen, Adviseert de KBC de gemeente om niet-emissievrije vaartuigen van eigenaren met een ligplaats aan hun tuin op dezelfde wijze in de tarifiering te behandelen als overige particuliere vergunninghouders. Het moet in de gemeente Utrecht ook na 2025 mogelijk blijven om te varen met brandstof-aangedreven kleine boten, zoals bijv. antieke opduwers en boten waarvan de eigenaren ombouwen naar emissieloos te duur vinden en/of niet kunnen/willen betalen. Wij pleiten met nadruk om voor deze categorie vaartuigen een uitsterfbeleid te gaan hanteren. Wij zijn graag bereid bovengenoemde adviezen in een nader gesprek met het college van B&amp;W en/of de gemeenteraad toe te lichten.</p>	<p>aan het eenrichtingsverkeer houdt.</p> <p>5. In de Visie stadswater doen we nadere voorstellen voor invulling van de motie M166/2021 Toekomstgerichte, eerlijke liggelden. In paragraaf 3.3 stellen we met verbetermogelijkheden 7.6 en 7.7 dat recreatieve vaartuigen die aan achtertuinen liggen en verhuurbedrijven van kano's en SUPS ook mee gaan betalen voor het gebruik van het vaarwater. In Q2 2023 versturen we de reactienota en aangepaste Visie stadswater naar de gemeenteraad. Het staat de Kleine Boten Club vrij om gemeenteraadsleden dan te benaderen om jullie advies hierover te geven. Mogelijk kiest de gemeenteraad ervoor om een Raadsinformatiebijeenkomst te organiseren en kunnen jullie tijdens de bijeenkomst inspreken. Verder worden jaarlijks de haventarieven in het najaar vastgesteld door de gemeenteraad via de verordening brug-, schut- en havengelden. De tarieven voor 2023 zijn vastgesteld op 10 november 2022. Het raadsbesluit kunt u hier vinden: <a href="https://ureka.utrecht.nl/app/instrument/raadsvoorstel-b29a2fc1-3fdd-40b7-81e7-4c11e8a1e9b0">https://ureka.utrecht.nl/app/instrument/raadsvoorstel-b29a2fc1-3fdd-40b7-81e7-4c11e8a1e9b0</a>.</p> <p>6. Bedankt voor uw suggestie om ligplaatsvergunningen alleen voor inwoners van Utrecht af te geven. Juridisch lijkt het mogelijk om de ligplaatsvergunningen alleen voor inwoners van Utrecht te bestemmen. Bij de uitwerking van de nieuwe uitgifteregeling voor nieuwe ligplaatsen nemen we dit mee en en bepalen we definitief of we dit willen (paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 7.2).</p> <p>7. Wij zijn het met u eens dat recreatievaartuigen die in de buurt van de binnenstad aan een achtertuin liggen hetzelfde moeten betalen als dezelfde vaartuigen met een ligplaatsvergunning iets verdeep aan bijvoorbeeld de stadsbuitengrachten en Vaartsche Rijn. Deze vaartuigen maken immers gebruik van hetzelfde vaarwater. Dit staat in paragraaf 3.3 onder verbetermogelijkheid 7.6. Voor wat betreft het invoeren van emissievrij varen verwijzen we naar punt 1.</p>
--	--	--

49	HDSR	<p>Hierbij willen wij als HDSR onze reactie geven op het stuk "Visie Stadswater" van de Gemeente Utrecht. Wij willen de gemeente complimenteren met de aandacht die het stadswater krijgt. Met het stuk geeft u een stem aan de bewoners, gebruikers en waterpartners, om gezamenlijk invulling te geven aan een mooi, schoon en beleefbaar stadswater.</p> <p>Tegelijkertijd zijn wij benieuwd naar de consequenties van het aanwijzen van meer zwemwater voor ecologie, waterkwaliteit en capaciteit HDSR (i.v.m. monitoring). Dit zal verder verkend moeten worden. Het College van Dijkgraaf en Hoogheemraden van HDSR wil daarom graag de Visie Stadswater bespreken in het bestuurlijk overleg dat gepland staat voor begin februari 2023. Om de Visie nog iets completer en juist te krijgen, verzoeken wij onderstaande punten op te nemen/ te wijzigen in de Visie Stadswater.</p> <p><b>Zwemwater</b> Wij lezen in de Visie dat de gemeente de ambitie heeft voor meer officiële zwemwaterlocaties. Wij snappen deze ambitie en gaan hierover graag vanuit onze eigen verantwoordelijkheid, zijnde de monitoring van de waterkwaliteit in het officiële zwemwaterlocaties, over in gesprek met de gemeente en de provincie. In de Visie wordt regelmatig de term 'zwemwater' gehanteerd voor plekken die nu niet zijn aangewezen als officieel zwemwater. Ons inziens wekt dit bij de lezer de verwachting dat ook daar veilig gezwommen kan worden. Hier staan wij als waterschap niet achter.</p> <p>Specifiek vragen wij uw aandacht hiervoor op de volgende bladzijden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Op de kaarten wordt al het water dat onder de Visie valt "vaar en/of zwemwater" genoemd. Echter, niet al het water dat onder deze categorie wordt genoemd is ook daadwerkelijk zo aangewezen. De functies varen en zwemmen komen later in specifieke kaarten weer terug. Op basis van die kaarten weet men waar en met wat men mag varen en waar men mag en kan zwemmen (officieel of niet officieel). Ons verzoek is om de generieke categorie de term "stadswater" te gebruiken, om zo verwarring over de huidige functie/toewijzing te voorkomen.</li> <li>2. Op pagina 6, fig. 1 'Utrechtse stadswateren die onder de Visie Stadswater vallen' is ook de Kromme Rijn ten oosten van de Waterlinieweg opgenomen. Utrecht heeft weliswaar landgoederen langs de Kromme Rijn, zij is geen beheerder van dit water. Dit geldt ook voor de Leidsche Rijn west, waar HDSR nautisch beheerder is. Op alle figuren / kaarten staan deze twee wateren als Vaar en/of zwemwater waar de Visie Stadswater betrekking op heeft. De kaarten zetten mensen op het verkeerde been.</li> <li>3. Op alle figuren / kaarten zijn bij de Kromme Rijn ten oosten van de Waterlinieweg zijarmen aangegeven als vaar en/of zwemwater. In het HDSR verkeersbesluit staat dat men daar niet mag varen. En aangezien het geen door de provincie aangewezen zwemwateren zijn, verzoeken wij de gemeenten om hier de termen zwem- en vaarwater niet te gebruiken.</li> <li>4. Op figuur / kaart 3 is een niet officiële zwemplek aangegeven in dat deel van de Kromme Rijn waar HDSR vaarwegbeheerder, en watersysteembeheerder is. In vaarwegen is het verboden om</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. We nemen u suggestie over. In de legenda van de kaarten zullen we stadswater noemen en niet meer tussen haakjes vaar of zwemwater noemen. Dit is inderdaad niet duidelijk. In figuur 1 is aangegeven waar de huidige drie officiële zwemlocaties liggen.</li> <li>2. We hebben deze locaties opgenomen omdat wij beheerder zijn van de oevers en daarmee samen met u, als beheerder van het water, één van de beheerders van deze locatie. We zullen de kaarten controleren of dit goed is weergegeven. Zie verder punt 1.</li> <li>3. U heeft gelijk, wij zullen de kaarten hierop aanpassen.</li> <li>4. Bedankt voor uw suggestie, maar wij nemen deze niet over. De term niet officieel zwemwater dekt wat ons betreft de inhoud voldoende. Dit zijn plekken waar gezwommen wordt terwijl dit geen aangewezen, lees officiële, plekken zijn.</li> <li>5. Wij constateren een lacune in de Europese zwemwaterrichtlijn en huidige wetgeving over niet-officiële zwemlocaties. Deze lacune wordt ook breed gedeeld binnen de landelijke werkgroep zwemmen waar verschillende experts aan deelnemen. Met deze Visie geven wij als verantwoorde partij voor publieke gezondheid en openbare orde en veiligheid aan hoe wij invulling willen geven aan deze lacune.</li> <li>6. In paragraaf 1.5 staan de relaties met andere Visies van de gemeente. Hoe we omgaan met thermische energie staat in de TransitieVisie Warmte. Het is nog niet bekend waar mogelijk in toekomst koudelozingen plaats zullen vinden op het oppervlaktewater. In de uitwerking van het uitwerken van het nieuwe zwembeleid zullen we onderzoeken wat de impact van mogelijk toekomstige koudelozingen is op plekken in de stad Utrecht waar gezwommen wordt.</li> <li>7. Wij gaan dit aanpassen.</li> <li>8. Wij gaan hierover eerst met u in overleg en zullen op de kaart het symbool verwijderen.</li> <li>9. Wij passen de bijlage aan, zodat helder is wie waar vaarwegbeheerder is.</li> <li>10. Wij halen de laatste zin weg.</li> <li>11. Wij nemen de toevoeging op.</li> </ol>
----	------	---	--



		<p>te zwemmen. Dit geldt dus ook voor dit deel van de Kromme Rijn. Door te spreken van een 'niet officiële zwemplek' wordt de suggestie gewekt dat hier veilig gezwommen kan worden. Bovendien is het geen zwemwater dat als zodanig door de provincie is aangewezen. Wij verzoeken de gemeente hier de term 'niet officiële zwemplek' hier niet te gebruiken.</p> <p>5. "Ambitie 4. Meer plekken waar mensen veilig kunnen zwemmen in en verblijven aan buitenwater". Gaat dit om nieuwe officiële zwemwaterlocaties? Dat wordt in de tekst niet duidelijk. Op pagina 48 staat dat het ook gaat om het verbeteren van niet-officiële locaties. Dit is niet in lijn met het huidige beleid.</p> <p>6. Er is in de Visie geen aandacht besteed aan thermische energie uit oppervlaktewater en de relatie met zwemmen. Bij koude lozingen is veiligheid van zwemmers wel degelijk een aandachtspunt. Wij verzoeken u in de Visie op te nemen hoe u met thermische energie wilt omgaan Vaarwegbeheer</p> <p>7. In bijlage 1 staat dat op de Leidsche Rijn west, de gemeente beheerder van de ligplaatsen is. Dit is volgens ons niet zo. HDSR is nautisch beheerder en ligplaatsen vallen daaronder.</p> <p>8. Op de themakaart " Varen" op pagina 53 staat de Leidsche Rijn ten westen van het ARK als emissieloos varen aangemeld. HDSR is hier nautische beheerder en we willen hier graag eerst over in gesprek gaan voordat deze ambitie zo op de kaart staat.</p> <p>9. Volgens bijlage 1 is de gemeente vaarwegbeheerder en beheerder ligplaatsen op de Kromme Rijn. In deze bijlage wordt geen onderscheid gemaakt in de Kromme Rijn ten westen en de Kromme Rijn ten oosten van de Waterlinieweg. Terwijl op de kaarten ook de Kromme Rijn ten oosten van de Waterlinieweg is aangegeven. Ten westen van de Waterlinieweg is de gemeente vaarwegbeheerder, ten oosten is dat HDSR. Dit geldt ook voor de beheerder ligplaatsen.</p> <p>10. "9.1 Emissievrij varen verplichten op Kromme Rijn met overgangperiode vanaf 2025. Voor de Kromme Rijn, tussen de Waterlinieweg in Utrecht en de stuw bij Werkhoven, komt vanaf 2025 een verbod voor vaartuigen met een brandstofmotor. Net als op de bovenloop richting Wijk bij Duurstede, waar het al eerder werd verboden." De tekst impliceert dat er op de bovenloop richting Wijk bij Duurstede emissieloos gevaren mag worden. Dit is niet het geval. Wij verzoeken u de laatste zin weg te laten.</p> <p>11. Wij zouden op pagina 43, alinea 1.3 graag zien toegevoegd: Met het kiezen van het plaatsen van riffen onder bestaande steigers hebben ze geen effect op het gebruik door boten. Wij vertrouwen erop dat bovenstaande punten worden opgenomen in de Visie en kijken uit naar de verdere samenwerking op het Utrechtse stadswater.</p>	
--	--	--	--

50	Botenverhuurder	<p>Geacht College, Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot de Visie stadswater gepubliceerd in november 2022. Deze zienswijze dien ik in namens Sloepdelen. Sloepdelen beschikt over exploitatievergunningen in de stad Utrecht en bied bewoners en andere recreanten sinds 2012 in Utrecht de mogelijkheid om zelf te varen op een veilig emissievrij vaartuig. De aanleiding van de waterVisie is het feit dat een integrale Visie ontbrak op het gebied van het gebruik van het stadswater. Het college geeft aan te koersen op een duurzaam en evenwichtig gebruik van het water in Utrecht. Voor iedereen een plek op het water. In de waterVisie wordt verwezen naar een enquête die 1600 keer is ingevuld over het stadswater door verschillende personen. Verder wordt er in de waterVisie verwezen naar onderzoeksresultaten van bureau mobycon m.b.t. het verkeersbeeld op de wateren in de stad Utrecht. In de huidige situatie zijn er 482 vergunningen uitgegeven voor pleziervaartuigen die ligplaats mogen nemen in de stadswateren van Utrecht. Sinds 2011 is er geen mogelijkheid meer op de wachtlijst te komen om aanspraak te maken op een dergelijke vergunning, het is dus niet mogelijk om een ligplaats te bemachtigen wanneer je deze niet reeds hebt of op de wachtlijst staat.</p> <p>Uit het mobycon verkeersonderzoek blijkt dat de houders van een recreatieve ligplaatsvergunning maar zeer beperkt gebruikmaken (variërend van 2% tot 5% van de vaarbewegingen) van de Utrechtse stadswateren met hun vaartuig terwijl ze wel permanent een plek innemen langs de kade. Een enorm stuk ruimte wordt dus door een zeer select gezelschap gebruikt en kan niet dynamisch gebruikt worden. De doelstelling 'voor iedereen een plek op het water' sluit hier niet bij aan.</p> <p>Van 2012 tot 2020 zijn er ook ligplaatsen geweest voor verhuurboten type 2 (weergegeven als categorie III in het mobycon onderzoek). Deze ligplaatsen zijn sinds eind 2020 opgeheven. Dit is te zien in de mobycon data, in 2019 maakten de vaarbewegingen van verhuurboten type 2 nog 15% uit van het totaal aantal getelde tochten, in 2020 was dit 11% (in absolute vaarbewegingen die geteld zijn was 2020 overigens vergelijkbaar met 2019) .</p> <p>In 2021 en 2022 toen er geen ligplaatsen meer zijn uitgegeven voor verhuurboten type II is het aantal vaarbewegingen gehalveerd in de genoemde categorie.</p> <p>Uit deze data blijkt dus ook dat het opheffen van de ligplaatsen voor verhuurboten type 2 het varen met een bootje in de stad nog meer voor de 'happy few' maken. In de waterVisie wordt aangegeven dat er 2 locaties worden aangewezen met elk 6 vaartuigen in de categorie verhuurboot type 2.</p> <p>Tijdens een bijeenkomst met de havenmeester en wethouder (november 2022) zijn er vragen gesteld over de onderbouwing waarom er voor het aantal van 12 fluisterbootjes (2x6) is gekozen. Naar mijn beste weten is er geen onderbouwing gekomen van dit aantal fluisterboten.</p> <p>Momenteel zijn er geen ligplaatsen voor fluisterboten, toen er nog wel 12 ligplekken voor fluisterboten waren namen deze ligplekken ongeveer 2,5 procent van het totale aantal ligplekken/vaartuigen langs de grachten in (categorie vignethouder pleziervaartuig 482 en verhuurboot type 2 – 12) Het percentage in absolute ruimte is nog aanzienlijk lager gezien de aanlegvoorzieningen die gerealiseerd waren door verhuurder meer vaartuigen op een zelfde</p>	<p>U geeft een goede analyse en onderbouwing waarom er meer plaatsen zouden moeten worden aangewezen voor het verhuren van fluisterbootjes (verhuurboten type 2). De gemeente wil nieuwe ligplaatsen voor verhuurboten type 2 aanwijzen zodat meer mensen kunnen genieten van het water. Het aantal van twee keer 6 verhuurboten type 2 is genoemd omdat dat het aantal was wat we eerder hadden. Het klopt dat we geen onderbouwing hebben voor een maximaal aantal. We zien de uitgifte van 12 nieuwe ligplaatsen als een eerste stap. We willen dus stapsgewijs groeien met maximaal 6 ligplaatsen per locatie om overlast van omwonenden te voorkomen. Als de ervaringen bij deze eerste stap positief zijn, kunnen we het aantal ligplaatsen voor verhuurboten type 2 uitbreiden. We zullen de tekst onder verbetermogelijkheid 7.4 aanpassen en de laatste kolom in tabel 8. Deze kolom noemen we dan "totaal" noemen ipv "maximaal (limiet)".</p> <p>U noemt een aantal extra locaties die u kansrijk vindt voor het verhuren van verhuurbootjes type 2. Deze komen bovenop de 6 kansrijke locaties die wij zelf al hadden voorzien en zijn genoemd onder verbetermogelijkheid 7.4. Mochten we meer dan 12 ligplaatsen willen realiseren dan zullen we deze locaties erbij betrekken. Uw vergelijking met recreatieve ligplaatsen gaat niet op omdat het nu zo is dat je deze ligplaats niet commercieel mag gebruiken. Als we dat wel zouden toestaan is er geen mogelijkheid voor gemeente meer om te kunnen reguleren.</p>
----	-----------------	--	--

	<p>locatie mogelijk maakte t.o.v. gebruik van een langswal.  In 2019 en toen deze situatie bestond zijn er minstens 5x zoveel vaarbewegingen in absolute zin geweest van deelfluisterboten t.o.v. vaartuigen van bewoners met GU stickers.  In 2020 was dit in ieder geval nog 3x zoveel (met corona, dus logisch dat bewoners meer zijn gaan varen in die periode gezien dat 1 van de activiteiten was die mogelijk waren).  Dus alhoewel vaartuigen van bewoners 40x meer plek innamen dan de verhuurboten zijn de verhuurboten alsnog 3 tot 5x zoveel gebruikt dan alle vaartuigen met gu-stickers bij elkaar.  Nu de ligplekken voor fluisterboten weg zijn is het aandeel fluisterboten minder geworden op de grachten. Doordat wel een exploitatievergunning aangevraagd kan worden voor het verhuren van fluisterboten, maar er geen ligplaatsen ter beschikking worden gesteld groeit het aandeel van kleine instabiele vaartuigen die na het varen uit het water kunnen worden getrokken.  De negatieve effecten van het verdwijnen van de ligplekken voor fluisterboten zijn al zichtbaar gezien de grachten langzaam gevuld worden met portable electrobootjes die minder stabiel zijn, minder goed bestuurbaar en die niet geschikt zijn voor gebruikers die minder goed ter been zijn. Verder kan er geredeneerd worden dat dit ook onwenselijk is op basis van de welstand. (we zien ze nu veelal van het type Whaly) Het resultaat is dat het stadswater nog minder dan eerst beschikbaar is voor bewoners en andere recreanten die graag zelf willen varen op een veilige, stabiele en emissievrije boot. (dit sluit niet aan bij punt 1.7 van het coalitieakkoord over inclusiviteit en toegang voor mensen met een handicap)</p> <p><b>Geschikte locaties</b>  De gemeente geeft zelf een aantal kansrijke locaties aan om nieuwe ligplekken voor fluisterboten te realiseren namelijk :  Smakkelaarsveld, Vaartse Rijn tussen vondelbrug en oranjebrug, Catharijnesingel bij passantenhaven, Paardenveld, Van Asch en Van Wijckskade en buiten de stad wordt nog Jachtwerf de Klop genoemd. Die laatste locatie is weinig relevant gezien die buiten de weerdsluis ligt en derhalve niet redelijkerwijs geëxploiteerd kan worden met als vaargebied de stadswateren van Utrecht.</p> <p>Op al deze locaties zijn verhuurplekken te realiseren waardoor meer bewoners en andere recreanten gebruik kunnen maken van het stadswater, evt. andere locaties die geschikt zijn :  Weerdsluis bij de monicabrug : Hier zijn de genoemde faciliteiten aanwezig, het is goed bereikbaar, geen woningen nabij en verder wordt het aan alle kanten omgrensd door druk verkeer.  Onder Hoog Catharijne : Geen omwonenden, goed bereikbaar, toiletfaciliteiten aanwezig in Hoog Catharijne.  Er zijn meerdere sets ligplekken mogelijk langs de Catharijnesingel, zeker aan de buitenzijde van de Singel gezien hier een drukke verkeersweg is en geen directe bebouwing met bewoners. Er zijn ook geschikte plekken aan de binnenzijde van de catharijnesingel.</p>	
--	---	--

		<p>Gezien de reeds aanwezige toiletfaciliteiten en het feit dat er al veel mensen zich ophouden bij Lepelenburg zou de binnenzijde van de gracht t.h.v. Lepelenburg een kansrijke locatie zijn aan. Aan buitenzijde singel ter plaatse bevinden zich al 2 enorme dukdalven waaraan een kleine aanlegfaciliteit gemonteerd kan worden.</p> <p>De Nieuwekade t.h.v. garage Paardenveld, geen beletsel voor doorvaartprofiel gezien er reeds versmallingen aanwezig zijn aan die zijde. Ook is hier reeds houten beschoeiing aanwezig waaraan een drijfsteiger kan worden afgemeerd t.b.v. het in en uitstappen van elektrische vaartuigen.</p> <p>De Neerlandiakade t.h.v. restaurant Op Zuid.</p> <p>Er zijn nog veel meer locatie mogelijk, maar genoemde locaties (inclusief de door de gemeente aangegeven locaties) zijn qua omgevingsfactoren bij uitstek geschikt om elektrische fluisterboten neer te leggen.</p> <p>Bovenstaande in beschouwing nemende is het logisch om in te zetten op meer ligplekken voor fluisterboten / deelboten in plaats van de ligplaatsen te beperken tot 2 sets van 6. In de hele maatschappij gaan we naar gebruik in plaats van bezit, het onmogelijk maken van vaste ligplaatsen voor fluisterboten staat haaks op deze ontwikkeling.</p> <p>Deelboten zorgen voor een efficiënter en dynamischer gebruik van de ruimte.</p> <p>In het coalitieakkoord is de volgende passage opgenomen die aansluit bij bovenstaand verhaal : Stadswater is een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte. We zien dat steeds meer verschillende groepen gebruik willen maken hiervan. We gaan aan de slag met het afmaken van de Visie rond stadswater inclusief zwemwater en de uitvoering hiervan. We bekijken hierbij of er ruimte is voor een echt Utrechts stadsstrand.</p> <p>Verder wordt er in de waterVisie het volgende gesteld : “Verder valt op dat de meeste incidenten gaan over bezoekers met een plezierboot, mensen die een bootje huren en de groep die een SUP, kano of waterfiets huurt. Bij bezoekers en huurders van bootjes gaan de meeste incidenten over geluidsoverlast (versterkt geluid, hard schreeuwen) en slecht vaargedrag. De SUPpers, kano rs en waterfietsers kennen de vaarregels onvoldoende, varen in grote groepen of leggen hun materiaal op de werven waardoor mensen er niet langs kunnen lopen.”</p> <p>Uit het mobycon onderzoek (document Visie stadswater_mobycon tellingen 2019 tm 2022) blijkt dat er nauwelijks incidenten zijn met categorie III (verhuurboten type 2) en dat er veelal incidenten zijn in categorie V (passanten zonder sticker) en categorie IV (waterfietsen,sups en kano's).</p> <p>Verder wordt er overlast ervaren door te hard varen en stankoverlast, waar geen sprake van kan zijn bij verhuurtype 2 gezien dit volledig emissievrij is en dat het om begrensde boten gaat.</p> <p>In ambitie 11 in de waterVisie wordt er ingegaan op maatregelen om overlast tegen te gaan, wij juichen alle punten van harte toe. In 11.2 wordt aangestipt dat een groot deel van de geluidsoverlast plaatsvindt tussen 0:00 en 07:00. Wellicht ten overvloede, maar type 2 verhuurboten varen dan niet.</p> <p>Om overlast op de stadswateren tegen te gaan moet de gemeente inzetten op handhaving op</p>	
--	--	--	--

		<p>het water die nu niet aanwezig is. Het beperken op ligplaatsen of andere vergunningen voor emissievrije fluisterboten dient het doel niet. Sterker nog, een exploitant is altijd te vinden bij klachten terwijl anderen anoniem door kunnen varen en overlast kunnen veroorzaken zonder hierop aangesproken te worden.</p> <p>Samenvattend: De nadelige gevolgen van het beperken van de ligplaatsen voor verhuurboten type 2 zijn nu al merkbaar doordat het aanbod verschaalt (whaly's, minder deugdelijke vaartuigen die er ook ontsierend uitzien). Er is überhaupt minder aanbod waardoor bewoners en andere recreanten minder tot geen gebruik kunnen maken van het stadswater (vanaf een vaartuig). Het is zeer inefficiënt ruimtegebruik en dient de doelstelling van eerlijk gebruik van het water niet. Er zijn voldoende locaties geschikt (te maken) voor emissievrije verhuurboten. Om overlast op het water in algemene zin te voorkomen moet de gemeente inzetten op handhaving, de voorgestelde maatregelen onder punt 11 uitvoeren.</p> <p>Ik verzoek u, op grond van bovenstaande, de waterVisie zo aan te passen dat er meer ligplaatsen worden gerealiseerd t.b.v. verhuurboten type 2 en het tijdspad te versnellen gezien er in afwachting van de waterVisie er alleen verschraling van het aanbod heeft plaatsgevonden.</p>	
--	--	---	--

51	Exploitant rondvaartboten	<p>Rederij Schuttevaer vaart sinds 1960 door de Utrechtse grachten en singels van Utrecht, een familiebedrijf die al die jaren de stad Utrecht promoot in binnen en buitenland, een bedrijf waarvan zo'n 50 personen direct hun inkomen krijgen, een serieus bedrijf, die een serieus product aanbied en dagelijks klaar staat voor de gasten en inwoners van Utrecht.</p> <p>Een nieuwe waterVisie is altijd goed, evalueer het verleden en kijk waar het naar de toekomst naar toe zou moeten, wat zijn de problemen en wat zijn de mogelijkheden die we daarbij tegenkomen. Hierbij de zienswijze op de waterVisie vanuit Rederij Schuttevaer en haar medewerkers.</p> <p>Nu staat er in de waterVisie :</p> <p>1. 'Vanaf 2020 is in de binnenstad een forse stijging van het aantal vaarbewegingen te zien' Deze cijfers zijn zeer twijfelachtig en er dient naar gekeken te worden, hoe die tot stand gekomen zijn, daarbuiten moet er verder terug gekeken worden, het vaarwater word al heel lang intensief gebruikt en vroeger met veel meer grote schepen. De binnenvaart kwam tot de jaren 1960 naar de binnenstad. Daarna waren het de jachtjes en nu de kano's en de sloepjes die de drukte veroorzaken op bepaalde dagen in het jaar. Van drukte is op een paar weekenddagen in het jaar sprake en op koningsdag, zeker in de lange winterperiode zijn er nauwelijks vaarbewegingen op het water. Conclusie: laat eerst een volledig onderzoek uitvoeren over de laatste decennia en kijk daarbij naar het hele jaar.</p> <p>2. Stremming Nieuwegracht is op verkeerde beweegredenen genomen In eerste instantie was er gevaar voor het instorten van muren, waarschijnlijk door te diep uitbaggeren. Het herstel duurt al jaren en in de waterVisie staat een niet onderbouwde oorzaak van de veroorzakers van het probleem. Hierin staat niet het uitbaggeren genoemd, maar "Op de Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht, Drift en Plompetorengracht geldt van Zuid naar Noord al eenrichtingsverkeer. In deze gracht mogen alleen spierkracht aangedreven vaartuigen varen. Motorboten kunnen de kwetsbare kademuren beschadigen vanwege wervelingen die ontstaan door een snel ronddraaiende schroef." Dit zou heel misschien kunnen gebeuren als er schepen met veel motorvermogen door heen zouden varen, maar dat is niet het geval. Rondvaartboten varen juist heel rustig door deze prachtige grachten om hun gasten alles te laten zien. De schroef zit in het midden van het schip en zal dus nooit de kades en muren kunnen beschadigen. Conclusie: Zorg dat de muren weer stabiel staan en pleeg onderhoud aan de bruggen en kades, zodat de rondvaartboten en sloepen er weer rustig doorheen kunnen varen. Rederij Schuttevaer heeft veel geld geïnvesteerd in gidssystemen en teksten voor deze rondvaart. En wil net als voor de afsluiting er weer door heen kunnen varen.</p> <p>3. 12.2 Eenrichtingsverkeer Oudegracht instellen van Noord naar Zuid (alle vaartuigen met doorvaarthoogte onder de 2,5 meter) Rederij Schuttevaer wilt hieraan graag meewerken aangezien het in het verleden ook gewerkt</p>	<p>1. U pleit voor meer onderzoek naar drukte op het water maar dan gedurende het gehele jaar en voor 10 jaar. Dit gaan wij niet doen. Onderzoek is kostbaar en zal zoals u zelf al aangeeft is er in de winterperiode nauwelijks sprake van drukte. Het adviesbureau Mobycon heeft afgelopen vier jaar (2019-2022) onderzoek gedaan naar vier drukte punten in de binnenstad (tabel 2). Het aantal vaarbewegingen en incidenten zijn ieder jaar geteld tijdens vijf warme zomerdagen. De onderzoeksrapporten kunt u vinden via de Denkmeesite. Daar kunt u lezen hoe er is gemeten en de cijfers tot stand zijn gekomen. De forse stijging van het aantal vaarbewegingen komt overeen met het beeld van medewerkers van de Havendienst die dagelijks op het water varen. De telling is op een aantal drukte momenten gedaan om te bepalen welke maatregelen effectief zijn om drukte tegen te gaan in het vaarseizoen (april t/m okt) en dan vooral in de zomermaanden (juli en augustus).</p> <p>2. We hanteren als gemeente het uitgangspunt dat het onzeker is of een snel ronddraaiende schroef een negatieve invloed heeft op de onderwaterstructuren. Eerst moet hierover duidelijkheid komen dus daarom is er een verbod op de motorvaart. Tegelijkertijd zijn we aan de slag met de herstelwerkzaamheden. Zolang de vaarweg niet geheel hersteld is wordt de Nieuwegracht tot en met Plompetorengracht niet open gesteld voor motorboten.</p> <p>3. Fijn dat u voorstander bent van het instellen van eenrichtingsverkeer op de Oudegracht. Uw pleidooi voor het gebruik van de marifoon nemen wij ter harte, dit is echter geen oplossing voor al het varende verkeer. Een marifoon is niet verplicht voor vaartuigen kleiner dan 20 meter op het Utrechtse vaarwater.</p> <p>4. Er geldt een uitzondering voor werkschepen van aannemers. Voor werkschepen is het streven om met ingang van 1 januari 2030 emissievrij varen te verplichten.</p> <p>5. Het onderzoek is over meerdere jaren uitgevoerd en wordt de komende jaren gecontinueerd. Als het onderzoek tot andere conclusies leidt passen wij onze koers hierop aan.</p> <p>6. De beleving van de drukte is subjectief. Uit onderzoek van Mobycon blijkt dat de drukte kan leiden tot meer ongelukken en ongewenste situaties op het water. Om nautische knelpunten op het water aan te pakken nemen we een aantal maatregelen en blijven we inzetten op monitoring om ongewenste situaties voor te zijn (zie paragraf 3.4, ambitie 12).</p>
----	------------------------------	---	--

	<p>heeft, verschillende keren is het al toegepast en het zorgt voor meer veiligheid. Uiteraard moet er goed gekeken worden naar de uitvoering en moet er handhaving zijn, het hele plan werkt alleen, als er handhaving is. Wat hier al op korte termijn kan veranderen en verbeteren is het marifoongebruik te handhaven. Marifoon is verplicht voor vele schepen die door de grachten varen (passagiersschepen met meer dan 12 personen, werkschepen, grote jachten, etc.) , helaas is hier geen controle op. Met een marifoon kunnen schepen elkaar oproepen en kan er veilig engtes gepasseerd worden, ook wanneer deze onoverzichtelijk zijn. Een aantal aanvaringen tussen schepen hadden voorkomen kunnen worden, indien de verplichte uitrusting van het schip, de marifoon gebruikt zou worden in Utrecht. In Amsterdam wordt de marifoon altijd gebruikt en het is ook in Utrecht verplicht om te gebruiken door alle beroepsvaart. Conclusie: onderzoek verder hoe het eenrichtingsverkeer in gevoerd kan worden en de uitwerking ervan inclusief de handhaving. En vanaf nu, zorg dat schepen die het verplicht zijn hun marifoon gebruiken en handhaaf daar op.</p> <p>Andere punten zijn in de waterVisie</p> <p>4. Werkschepen niet elektrisch omdat het nog niet mogelijk is Dit is niet hoe wij het zien, onze schepen worden omgebouwd naar elektrisch en vele andere schepen ook, zelfs grote binnenvaartschepen. Het kan dus wel en een tweede punt hierin is dat we het niet moeten hebben over elektrisch varen, maar duurzaam varen! Duurzaam varen, zou heel goed kunnen met waterstof of andere technieken die in de toekomst gaan komen, betere oplossingen dan al die accu's in een schip. Tot het mogelijk is om met een duurzamere variant te varen is elektrisch de oplossing, maar laten we verder kijken, dan het nu, deze waterVisie is voor in de toekomst en de techniek verbeterd razend snel. De provincie Utrecht is volop bezig met het mogelijk maken voor bedrijven om te investeren in waterstof, ook wij zijn in gesprek met de Provincie Utrecht hierover. De provincie Utrecht en vele andere zijn ervan overtuigd, dat waterstof de brandstof van de toekomst wordt.</p> <p>5. 3 corona jaren Cijfers worden vergeleken die helemaal niet te vergelijken zijn, drukte op het water is natuurlijk heel anders als we in een lockdown zitten. Dit punt is al eerder naar voren gekomen. Een ander punt is natuurlijk dat bedrijven in het toerisme verliezen hebben geleden in de lockdowns. Dit heeft gevolgen gehad voor deze bedrijven door schulden opbouw en het niet kunnen doen van investeringen. Banken werken niet mee aan leningen voor het verduurzamen van je bedrijf, wanneer je rode cijfers hebt. De gemeente Utrecht zou hier kunnen bemiddelen en zekerheden kunnen stellen aan banken om het verduurzamen van de bedrijven in het toerisme een impuls te geven.</p> <p>6. Wachtrij of file ? Er wordt gesproken over een wachtrij voor versmallingen in de waterVisie in meters, dit is voor</p>	<p>7. Wij delen uw zorg over het plastic afval. Als eerste is het wenselijk dat zwerfvuil sowieso niet in het water en op het land komt. De gemeente Utrecht pakt daarom preventie van zwerfvuil aan middels het programma Utrecht Schone Stad. De Gemeente Utrecht zet in op preventie van zwerfafval door mensen bewust te maken van de kwalijke effecten die (plastic) zwerfafval heeft. Ook maken we dagelijks de stad schoon, om ervoor te zorgen dat er zo min mogelijk afval in de natuur terecht komt. Ook vist de gemeente regelmatig zwerfafval uit het water. Tot slot zijn we voor een verdergaande aanpak sterk afhankelijk van het beleid van de landelijke overheid.</p> <p>8. De wens van de gemeente om het speelveld gelijk te trekken voor nieuwe ondernemers staat niet op zichzelf. De huidige Dienstenrichtlijn (ook wel Dienstenwet) verplicht de gemeente hiertoe. Op dit moment voldoet de gemeente voor wat betreft de 37 ligplaatsvergunningen dus niet aan deze wet. De gemeente wil na vaststelling van de Visie samen met de vaarondernemers in gesprek over de uit te werken procedure rondom afgifte van ligplaatsvergunningen. Daarbij is het belangrijk dat de vaarondernemers tijdig worden betrokken, tijdens de uitwerking van de procedure op de hoogte worden gehouden met duidelijke informatie en dat de eisen en wensen voor het uitgeven van de ligplaatsvergunning op tijd en duidelijk worden gecommuniceerd zodat vaarondernemers hier rekening mee kunnen houden en op in kunnen spelen. Voor de vaarondernemers die reeds een ligplaatsvergunning hebben, zal een overgangstermijn worden opgenomen. 9. Gemeente maakt geen uitzondering voor Bierboot en Ecoboot. Deze boten van de gemeente gaan ook omgebouwd worden naar elektrisch. 10. U pleit voor handhaving op het eenrichtingsverkeer en betere communicatie over de vaarregels. Wij onderschrijven dat eenrichtingsverkeer gebaat is bij handhaving. Wij zien geen reden om een groot vaarbewijs of het gebruik van de marifoon te verplichten. Er zijn momenteel weinig tot geen incidenten qua aanvaringen/ongelukken. Meerdere verbetermaatregelen uit de Visie vragen om extra toezicht en handhaving en het opleiden van BOA's voor in het vaar- en zwemseizoen. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de politie, het waterschap en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen</p>
--	---	--

	<p>de scheepvaart een rare maatstaaf. Twee rondvaartboten van onze rederij veroorzaken dus een te lange wachtrij voor een brug ? Dit moet natuurlijk anders omschreven worden en er moet gekeken worden wat wenselijk en niet wenselijk is. Op de snelweg staat ook wel eens een file en dan rekenen we zeker niet in meters.</p> <p>Drukke momenten op het water lossen vanzelf op, zeker wanneer iedereen de vaarregels hanteert, dan is het probleem nooit heel groot.</p> <p>7. (Zwerf)afval Dit ziet Rederij Schuttevaer als een groot probleem. Niet alleen omdat het onze schepen beschadigd, bijvoorbeeld door rommel in de schroef. Ook is het geen reclame voor de gasten aan boord voor onze schepen, vele mensen verbazen zich hierover.</p> <p>Conclusie : Neem dit probleem mee in de waterVisie , schoon oppervlakte water hoort erbij. Handhaving en toezicht is helaas nodig, grofvuil, bedrijfsafval en zwerfvuil moet als één probleem aangepakt worden om het stadsbeeld te verbeteren.</p> <p>8. Vergunningen Wanneer bestaande vergunningen worden ingetrokken of opnieuw worden uitgegeven loopt je als bedrijf tegen een paar problemen aan.</p> <p>Ten eerste is je organisatie gebouwd op het aantal schepen, wat je hebt varen in Utrecht, hiervoor heb je personeel in dienst, vaak in vaste dienst. Wanneer je een vergunning of meerdere vergunningen kwijt raakt, kan je het personeel dan ontslaan (zonder transitie vergoeding) ? Of neemt de gemeente dit dan voor haar rekening of gaat het personeel mee naar het volgende bedrijf ?</p> <p>Sowieso is dit een pijnlijk punt, in coronatijd hebben wij en de landelijke overheid er alles aangedaan om iedereen in dienst te houden en dat is gelukt.</p> <p>Ook voor het personeel is dit een onzekerheid waar niemand op zit te wachten. Wie betaald de pensioenen door, gaan ze ander werk vinden en is dat dan net zo leuk en goed als bij Rederij Schuttevaer</p> <p>Ook huurcontracten gaat een bedrijf aan voor een lange termijn en kan je niet zomaar opzeggen en dat geldt voor veel meer contracten natuurlijk.</p> <p>Investerings in de schepen doe je ook niet voor een paar jaar, zeker ombouwen naar duurzaam varen zijn grote investeringen, die een lange terug verdientijd hebben.</p> <p>Ook banken kijken hierin mee en zullen nooit een bedrijf een lening geven die hun vergunningen kunnen verliezen.</p> <p>Termijnen die opgenomen gaan worden dienen reëel te zijn voor een goede en eerlijke bedrijfsvoering, denk aan minstens 15 jaar om je te kunnen aanpassen op de veranderingen en investeringen terug te verdienen.</p> <p>Conclusie: Laat bestaande bedrijven niet in onzekerheid terecht komen en het personeel ook niet, laat deze bedrijven gewoon voortbestaan, zoals ze al jaren doen, kijk daarbuiten of er</p>	<p>activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. In het uitvoeringsprogramma wordt ingegaan op de dekking van de uitvoeringskosten en de gewenste versterking van de gemeentelijke organisatie inclusief handhaving. Voor de uitvoering van de Visie is nog niet voldoende geld. De benodigde financiering wordt in het uitvoeringsprogramma 2024-2027 opgenomen en integraal afgewogen door de gemeenteraad.</p> <p>11. Wij delen u mening om zwemmen te beperken tot de aangewezen plekken en het op gevaarlijke plekken te verbieden. Dit leest u ook terug in onze Visie. Wij constateren echter ook dat er altijd wateren zullen blijven waarbij officieel zwemwater niet haalbaar is, maar waarbij een verbod een te zware maatregel is. Ook voor deze categorie geven wij aan hoe wij onze verantwoordelijkheid zien.</p> <p>12. Relevante punten uit de Visie nemen we mee in het BRTN9 overleg.</p> <p>13. Het verhogen van de Muntbrug is niet haalbaar want zeer kostbaar en beschermd stadgezicht. Daarbij heeft de lage Muntbrug ook een remmende werking voor (roei)boten zodat de kans op eventuele botsingen afneemt. Verder is in het verkeersmodel van Mobycon rekening gehouden met de doortrekking van de Leidsche Rijn naar de binnenstad. We verwachten dat na de opening meer boten de binnenstad binnenkomen dan de stad uitvaren. Er dus geen spreiding van het vaarverkeer uit de binnenstad. Het zal eerder drukker in de binnenstad worden omdat de meeste mensen een rondje om de binnenstad willen varen. Uit een eerste berekening volgt dat de wachtrij met vaartuigen bij Stadshuisbrug met 2% toeneemt.</p> <p>De gemeente deelt u mening dat er kansen zijn voor extra ligplaatsen na 2028 tussen de stadsbuitengracht en het Merwedekanaal.</p>
--	---	---



	<p>ruimte is voor bijvoorbeeld nieuwe ligplaatsen voor bedrijven die nieuw willen toetreden op de markt. Bestaande bedrijven waarborgen het product, dat verkocht wordt en gaan niet voor snelle winst, zorg dat Utrecht ook in de toekomst bedrijven behoudt die kwaliteit waarborgen.</p> <p>9. Puntje van aandacht Bierboot en vuilnisboot varen commercieel en zijn dus commerciële schepen Hiervoor kunnen geen uitzonderingen gemaakt worden, zeker niet aangezien ze geëxploiteerd worden door de gemeente Utrecht zelf, andere toetreders op deze markt zouden daarmee gedupeerd worden</p> <p>10. Handhaving Dit is het punt wat al jaren ondermaats is. Nieuwe regels toevoegen is misschien nodig, maar bestaande regels handhaven lost al veel op. Controle is nodig, het drankgebruik op het water loopt de spuigaten uit, hierop dient gecontroleerd te worden. Ook marifoongebruik en de vaarregels in het algemeen dienen gecontroleerd te worden. Passagiers schepen dienen voldoende gekwalificeerd personeel te hebben om te varen, zeker omdat het varen met het klein vaarbewijs met meer dan 12 personen op korte termijn verboden wordt, dan gaat het Giethoorn arrest er van af en dient een schipper met een schip dat ingericht is voor het vervoer van meer dan 12 personen een grootvaarbewijs te hebben of het grootvaarbewijs beperkt vaargebied, zoals deze al geldt voor het Amsterdams grachten type rondvaartboten. Varen met passagiers dient veilig te gebeuren en is geen hobby. Varen met meer dan 12 passagiers vraagt om gekwalificeerd personeel en eronder eigenlijk ook. Dit kan de gemeente ook eisen in de vergunningen net als Amsterdam gaat doen. Ook dienen alle bedrijven hun vaartuigen en passagiers te verzekeren, dat geldt ook voor kano's en sub's. Schade die wij oplopen door verhuurde schepen kunnen wij niet of heel moeilijk verhalen, bij de kano verhuur is vaak niet bekend, wie wanneer een kano gehuurd heeft. Ook uit veiligheid, bijvoorbeeld vermissing lijkt mij dit zeer wenselijk. Tevens dienen gasten van dit soort vaartuigen voldoende veiligheidsinstructies te krijgen en de vaarregels dienen bekend te zijn wanneer ze de vaarweg op gaan. Er varen heel wat onervaren schippers met bijvoorbeeld een huurjacht door de grachten, de situatie is vaak levensgevaarlijk.</p> <p>11. Zwemmen Zwemmen in het vaarwater en nabij bruggen en sluizen is verboden bij wet, laten we hier ook tegen optreden voor de veiligheid. Zwemmers zien het gevaar niet en springen gerust voor een rondvaartboot het water in. Schippers die achterop sturen zien een zwemmer soms gewoon niet, dit is vragen om ongelukken.</p>	
--	--	--

		<p>Conclusie: wijs plekken aan waar gezwommen mag worden en daarbuiten moet het verbod gehandhaafd worden om ongelukken te voorkomen</p> <p>12. BRTN – 9 overleg In de waterVisie wordt gesproken over het BRTN route 9 overleg, graag zien wij dat de gemeente Utrecht hierin de touwtrekker wordt en de punten die in het plan staan, zelf ook toepast.</p> <p>13. Kansen 2028 water Smakkelaarsveld De kansen voor de toekomst liggen natuurlijk hier, prettig zou zijn wanneer de Muntbrug alsnog verhoogd wordt. Nu zal de brug moeten gaan draaien voor hogere schepen. Drukke op het water wordt, dan weer verminderd door meer vaarwater, iets dat wij nu al merken met de opening van de nieuwe singel, is hiermee rekening gehouden in de rekenmodules i.v.m. de drukte op het water ? Ook eenrichtingsverkeer en andere maatregelen worden daardoor beter uitvoerbaar. Extra ligplaatsen kunnen daar gerealiseerd worden, door nu al goed mee te kijken met de ontwerpen van de kades. Wanneer deze waterVisie een goed plan is en aansluit op de nieuwe kansen is het een win-win situatie.</p> <p>Rederij Schuttevaer bestaat volgend jaar 63 jaar en heeft veel mensen mogen vervoeren door de Utrechtse grachten en wil dat de komende 63 jaar ook blijven doen. Wij staan open voor vernieuwing, zoals wij dat al 63 jaar doen. Maar wederom zijn er gevaren die onze bedrijfsvoering kan verstoren. Namens Rederij Schuttevaer en het personeel hoop ik dat de gemeente Utrecht verstandige beslissingen maakt nu en in de toekomst en niet via een loterij het voortbestaan van een bedrijf in gevaar brengt.</p>	
--	--	---	--

52	Bewoner	<p>Reactie direct omwonende op concept Visie Stadswater Utrecht</p> <p>Als woonbootbewoner in de Muntsluis ben ik teleurgesteld in zowel het proces dat gevolgd is voor, als de inhoud van, de concept Visie Stadswater Utrecht en maak mij zorgen over wat deze Visie en de verdere uitwerking daarvan zal betekenen voor de bewoners rondom de Muntsluis. In deze mail zal ik achtereenvolgens mijn terugkoppeling geven op het gevolgde proces en de inhoud van de concept Visie Stadswater Utrecht.</p> <p>Achtergrond bij deze reactie</p> <p>Als achtergrond bij deze reactie speelt dat de hoeveelheid bezoekers aan de Muntsluis op warme dagen de afgelopen jaren extreem sterk is gegroeid en dat dit naast een hoop plezier voor de bezoekers ook tot veel overlast heeft geleid voor omwonenden. Tien jaar geleden kwam hier praktisch niemand zwemmen. Nu zijn er op warme dagen letterlijk honderden bezoekers. De overlast die hiermee gepaard gaat heeft er, net als op de Oosterkade, al toe geleid dat bewoners verhuisd zijn. De basis van deze overlast ligt primair in het feit dat er op warme dagen zich simpelweg te veel mensen op een te kleine plek concentreren die zich direct naast de woningen en woonboten van lokale bewoners bevindt. De problemen die zich voordoen zijn onder andere geluidsoverlast, afval in het water en op de kades, wildplassen, verstoring van dieren, versperring van de doorgaande weg door fietsen, etc.</p> <p><b>Proces</b></p> <p>Als woonbootbewoner in de muntsluis ben ik van mening dat ik, en andere bewoners rondom de muntsluis, onvoldoende zijn geconsulteerd in het opstellen van de concept Visie Stadswater. De mate waarin bewoners betrokken worden bij een dergelijk proces dient proportioneel te zijn aan de mogelijke impact die zij ondervinden van de Visie en de daarin voorgestelde maatregelen en mogelijke ontwikkelingen. Die impact is potentieel groot omdat de concept Visie spreekt over het mogelijk ontwikkelen van de Muntsluis tot officiële zwemplek. Voordat een dergelijk verstrekkende optie serieus op tafel komt in een Visie van de gemeente dient deze optie, en de mogelijke gevolgen daarvan voor omwonenden, met omwonenden te worden besproken. Daarbij dienen de bewoners actief benaderd te worden om hun te informeren over deze optie en hun mening en zorgen over die optie op te halen. Dat is, helaas, niet gebeurd.</p> <p>Er zijn geen acties ondernomen door de gemeente om bewoners van de bekende probleemgebieden zoals de Muntsluis rechtstreeks te benaderen, bijvoorbeeld middels een wijkbericht. Daardoor leerde ik als bewoner van de Muntsluis pas heel laat van het voornemen van de gemeente om een Visie Stadswater te maken en ligt er nu al een concept waarbij ikzelf en vele andere omwonenden van de muntsluis geen enkele inspraak hebben gehad. Ik, en andere bewoners van de Muntsluis, hebben nadat wij hebben vernomen dat de gemeente bezig was met deze Visie Stadswater nog emails geschreven aan het daarvoor bestemde mailadres van de gemeente met de vraag om meer informatie en de mogelijkheid onze input te geven. Op deze mails is door de gemeente nooit gereageerd.</p>	<p><b>Proces.</b></p> <p>Bij het opstellen van de Visie stadswater zijn bewoners, ondernemers en organisaties via verschillende kanalen (mail, internet, advertenties) uitgenodigd om mee te denken. Iedereen was welkom om mee te doen. Via de Denkmeesite zijn verslagen en onderzoeken gedeeld. In het participatieverslag op de Denkmeesite kunt u meer lezen over de aanpak en opbrengst. In de Visie staan 48 verbetermogelijkheden. Hiervan zijn 32 opgehaald uit het participatietraject. Dat is ruim 65%. 12 verschillende gebruikersgroepen van het stadswater hebben meegedaan. In de uitwerking van de Visie blijft de gemeente bewoners, organisaties en bedrijven uitnodigen om mee te denken. We zullen dit meer gericht doen voor specifieke onderwerpen omdat zaken concreter worden. Door de participatie is het emailbestand met geïnteresseerden uitgebreid tot 300 personen. Ook de mensen die een inspraakreactie hebben gestuurd voegen we toe aan deze lijst en krijgen per email een uitnodiging om mee te denken in het vervoltraject.</p> <p><b>Inhoudelijk</b></p> <p>Zie ons antwoord bij inspraakreactie 25</p>
----	---------	--	---

	<p>Kenmerk: Reactie direct omwonende Muntsluis op concept Visie Stadswater Utrecht Mede vanwege deze gebrekkige consultatie met direct betrokkenen geeft de concept Visie geen goed beeld van de bestaande overlast bij de Muntsluis en biedt ook onvoldoende perspectief dat dit verbeterd zal worden.</p> <p>Alvorens een definitieve Visie Stadswater kan worden aangenomen dient eerst een volwaardig dialoog met omwonenden van locaties die mogelijk als officiële zwemplek worden aangewezen gehouden te worden. Daar heeft het tot nu toe aan ontbroken.</p> <p><b>Inhoudelijk</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De conceptVisie geeft geen goed beeld van de overlast die de laatste jaren is ontstaan rondom de Muntsluis door de sterke groei van het aantal bezoeker aan dit gebied op warme dagen. Er wordt wel melding gemaakt in het rapport dat uit de enquête blijkt dat mensen die aan het water wonen “geven vaker aan last van geluidsoverlast te hebben”, maar nergens in het rapport wordt een redelijk beeld geschetst van de situatie die de afgelopen jaren rondom de Muntsluis is ontstaan. Daarmee krijgt de lezer dan ook geen goed beeld van de huidige overlast. Het finale rapport dient een duidelijkere omschrijving van de situatie en de overlast op drukbezochte niet-officiële zwemplekken te geven.</li> <li>• Positief is dat het rapport op pagina 37 schrijft: “Voorwaarde is dat de locaties die aangewezen worden om te zwemmen meer gereguleerd worden om overlast in de vorm van geluidsoverlast, parkeerproblematiek en zwerfvuil te beperken.”. Helaas wordt nergens in de conceptVisie concrete invulling gegeven aan dit voornemen. De finale versie dient concrete invulling te geven aan het voornemen om overlast voor omwonenden te verminderen. Zie de volgende punten.</li> <li>• In hoofdstuk 3 worden 12 ambities geformuleerd. Één daarvan gaat over het verminderen van overlast: Ambitie 11 “Verminderen van overlast vanaf het water”. Deze ambitie is nu te eng geformuleerd. De overlast vindt immers niet enkel vanaf het water plaats maar ook rondom het water waar veel gerecreëerd en verbleven wordt, zoals op de plekken rondom de Muntsluis en Oosterkade. De ambitie dient de aanpak van deze overlast te vangen in een bredere formulering. Bijvoorbeeld: “Verminderen overlast vanaf en rondom het water”.</li> <li>• Bij ambitie 11 worden in totaal 4 maatregelen genoemd om overlast te beperken. Alle 4 deze maatregelen gaan over varen. Er staat niet één maatregel tussen die overlast moet verminderen voor omwonenden van drukbezochte niet-officiële zwemplekken zoals de Muntsluis. Dit is een ernstige tekortkoming van de concept Visie en, zoals hierboven genoemd, maakt het voornemen van de Visie om “overlast in de vorm van geluidsoverlast, parkeerproblematiek en zwerfvuil te beperken” tot een lege huls. De definitieve Visie dient concrete maatregelen te noemen om de overlast voor omwonenden te verminderen op druk bezochte niet-officiële zwemplekken. Welke maatregelen dit zijn dient samen met bewoners bepaald te worden. Denk daarbij aan: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Het aantal bezoekers op warme dagen beheersen om overlast bij drukbezochte zwemplekken nabij bewoners, zoals bij de Muntsluis, te verminderen. De basis van de overlast ligt immers in de te grote bezoekersaantallen op een te kleine ruimte dicht bij</li> </ul> </li> </ul>	
--	---	--

		<p>woningen/woonarken.</p> <p>o Verbod op versterkte muziek bij zwemplakken nabij bewoners zoals de Muntsluis. o Meer handhaving op geluidsoverlast, wildplassen, afval en andere overlast.</p> <p>o Een afspraak dat er geen verbeteringen worden aangebracht aan niet-officiële zwemplekken die mogelijk tot nog grotere bezoekersaantallen zullen leiden zonder nauwe afstemming met direct omwonenden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij ambitie 3 wordt gesteld dat voor 5 locaties zal worden onderzocht of deze zich kunnen ontwikkelen tot officiële zwemlocatie. De Muntsluis is één van die locaties. Er heeft geen enkel overleg plaatsgevonden met omwonenden over dit voornemen, wat gezien de mate van overlast die de afgelopen jaren is ontstaan door de grote zwemmersaantallen op deze locatie, onbegrijpelijk is. Het rapport stelt wel dat bij dit onderzoek gekeken zal worden naar de “gevolgen voor omwonenden” maar gezien het gebrek aan een gedegen beschrijving van de bestaande overlast, alsmede het gebrek aan ook maar één maatregel in de conceptVisie die deze overlast zou moeten beperken, geeft de Visie in haar huidige vorm onvoldoende vertrouwen hierin. Alvorens de gemeente het voornemen uitspreekt om de genoemde locaties mogelijk te ontwikkelen tot officiële zwemplek dient de gemeente eerst een fatsoenlijk dialoog te voeren met omwonenden over wat de mogelijke gevolgen hiervan zouden zijn en hoe bewoners hier tegenover staan. Pas daarna kan een weloverwogen en gedragen besluit genomen worden.</li> <li>• In lijn met bovenstaande punt staat in het concept het volgende met betrekking tot het onderzoek naar de mogelijkheden om niet-officiële zwemplekken te ontwikkelen te officiële zwemplekken: “Dit onderzoek doen we zoveel mogelijk samen met de provincie, het waterschap, Rijkswaterstaat, de RUD, het recreatieschap en de gemeenten Bunnik en De Bilt.” Bewoners worden wederom niet genoemd. Ieder vorm van onderzoek naar de mogelijkheden om niet-officiële zwemplekken te ontwikkelen naar officiële zwemplekken dient in nauwe samenspraak met direct omwonenden te gebeuren. Het finale rapport dient dit te reflecteren en te borgen in de vervolgacties.</li> <li>• Er staat op p49 dat het zwemverbod in Merwedekanaal wordt behouden met uitzondering van Veilinghaven en Muntsluis. Is dit juridisch wel mogelijk? RWS is beheerder, niet gemeente, en RWS hanteert een zwemverbod voor het hele Merwedekanaal. Daarnaast is provincie bevoegd gezag voor aanwijzen officiële zwemplekken, niet gemeente. Het finale rapport dient helderheid te geven over de juridische houdbaarheid van het voornemen van de gemeente om het zwemverbod bij Veilinghaven en Muntsluis op te heffen.</li> <li>• Hoofstuk 4 zet de aanpak uiteen die de Visie Stadswater moet realiseren. Daarvoor worden 8 leidende principes beschreven. Geen enkele van deze 8 principes gaat over het verminderen van overlast van omwonenden op drukbezochte plekken. Ook dit geeft weinig vertrouwen voor omwonenden dat de gemeente deze overlast serieus meeweegt in haar afwegingen in de uitwerking van de Visie Stadswater. Het definitieve rapport dient een principe te bevatten dat borgt dat in de verdere keuzes omtrent de nadere invulling van de Visie Stadsater overlast voor</li> </ul>	
--	--	---	--

		<p>omwonenden zwaar mee zal wegen en dat deze overlast verminderd zal worden.</p> <p><b>Oproep tot fatsoenlijk dialoog met omwonenden alvorens een definitieve Visie Stadswater vast te stellen</b></p> <p>Het moge duidelijk zijn uit bovenstaande dat de omwonenden van drukbezochte niet-officiële zwemplekken, waarvan de concept Visie voorstelt deze mogelijk te ontwikkelen tot officiële zwemplekken, onvoldoende zijn geconsulteerd in het opstellen van de concept Visie. Mede daardoor erkent de huidige concept Visie de bestaande overlast onvoldoende. En ontbreken maatregelen en leidende principes voor het vervolg die deze overlast moeten verminderen.</p> <p>Om tot een gedegen definitieve versie van de Visie Stadswater te komen verzoek ik de gemeente om eerst een fatsoenlijk dialoog met de omwonenden van drukbezochte niet-officiële zwemplekken te voeren. Zodat in de definitieve versie:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• een realistisch beeld wordt gegeven van de bestaande overlast</li><li>• concrete maatregelen worden opgenomen in de Visie om deze overlast te beperken</li><li>• heldere principes worden opgenomen voor de beperking van overlast, en afstemming met omwonenden, in de verdere uitwerking van de Visie Stadswater.</li><li>• specifiek voor de optie om niet-officiële zwemplekken te ontwikkelen tot officiële zwemplekken de mogelijke consequenties, en voor- en nadelen, zijn besproken met bewoners; en dat aandachtspunten van bewoners die volgen uit deze besprekingen worden meegegeven voor mogelijk vervolgonderzoek naar deze optie.</li></ul>	
--	--	---	--

53	Bouwend Nederland	<p>Koninklijke Bouwend Nederland Regio Randstad Noord (hierna: KBNL) heeft kennis genomen van de Visie Stadswater (hierna: “de Visie”). De Visie gaat over het gebruik van buitenzwemwater en vaarwegen in de stad en hoe deze ruimte in de toekomst gebruikt moet gaan worden. Middels dit schrijven willen wij graag reageren op de Visie.</p> <p>Inleiding</p> <p>KBNL constateert dat bouwactiviteiten in binnensteden alleen maar toe nemen en dat dit een groeiende logistieke uitdaging met zich meebrengt. Sommige locaties zijn slecht bereikbaar met vrachtwagens. Er liggen dus grote kansen voor bouwlogistiek over water. Koninklijke Bouwend Nederland regio Randstad Noord heeft daarom ook meegetekend aan de intentieovereenkomst “Varen waar het kan, rijden als het moet” eerder dit jaar. Algemene opmerkingen over de Visie</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Allereerst merken wij op dat wij het positief vinden dat de ambitie wordt uitgesproken om meer transport en bevoorrading van (zware) goederen over water te willen laten plaatsvinden en dat het voornemen er is om ruimtelijk en financieel te investeren in de noodzakelijke infrastructuur.</li> <li>2. Uit de Visie blijkt dat de ambities die zijn vastgelegd in de Visie later worden geconcretiseerd in de “vervolgaanpak goederenvervoer 2023 – 2026”. Wij roepen hierbij expliciet op om de markt goed te consulteren bij het formuleren van de vervolgaanpak. Maak gebruik van de kennis en expertise van partijen die praktijkervaring hebben opgedaan. Denk hierbij ook nadrukkelijk aan de eventuele eisen/verplichtingen m.b.t. vergunningverlening in relatie tot de (ambtelijke) capaciteit die het vergt om deze tijdig te verlenen.</li> </ol> <p>Vragen/opmerkingen</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. In de Visie wordt de ambitie uitgesproken om vervoer over water, daar waar het kan, te verplichten d.m.v. voorwaarden bij de uitgifte van grond. Op dit moment ontbreken er echter een aantal belangrijke randvoorwaarden om dit te kunnen doen. De huidige infrastructuur voor op/overslag is onvoldoende dan wel niet aanwezig. In de stad en aan de randen van de stad zal hier expliciet ruimte inclusief faciliteiten voor moeten worden gemaakt. Denk hierbij aan overslagpunten/microhubs in de stad en grotere hubs aan de randen van de stad. Hoe gaat de gemeente dit bewerkstelligen?</li> <li>4. Hoe neemt de gemeente vervoer over water mee in haar eigen inkoop/aanbestedingsbeleid? In de Visie wordt opgemerkt dat eisen voor gemeentelijke inkoop en aanbestedingen worden aangepast zodat grote volumes aan goederen (bijvoorbeeld GWW projecten) via het water naar Utrecht komen. Wordt de markt hierbij geconsulteerd?</li> <li>5. Daarnaast ontbreekt er een duidelijke definitie van emissievrij in De Visie. Hoewel de transitie van fossiele brandstoffen naar emissiearme/loze brandstoffen volop gaande is, betwijfelen wij of volledig emissievrij vervoer over water in de binnenstad op de korte termijn haalbaar is. Betrek de markt (zowel individuele bedrijven zelf als brancheorganisaties zoals Transport Logistiek Nederland (TLN) en KBNL) om in kaart te brengen wat de actuele status is m.b.t. de beschikbaarheid van emissieloze vaartuigen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het is fijn om te horen dat u onze ambitie voor goederenvervoer onderschrijft.</li> <li>2. Dank voor uw oproep. De kennis in de markt is opgehaald met een aantal overleggen met marktpartijen. Ook de Commissie Advies voor Bevoorradingaangelegenheden Utrecht (CABU) is geconsulteerd.</li> <li>3. Overslagpunten/microhubs; we faciliteren de markt daar waar kan. Als er marktpartijen zijn die bepaalde ruimtes nodig hebben, gaan we gezamenlijk zoeken naar oplossingen. Er zijn al verschillende plekken waar vast of flexibel gebruik gemaakt van kan worden</li> <li>4. In 2023 starten we dit onderzoek met de markt.</li> <li>5. De ambitie van gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen gefaseerd in te voeren voor alle stadswateren. In paragraaf 3.3 onder ambitie 9 staat het aangescherpte beleid voor alle type motorboten.</li> <li>6. Bouwhubs zijn nodig om van grotere voer- en vaartuigen op kleine passende voer- en vaartuigen over te slaan. De Visie Stadswater beaamt dit en geeft aan dat hiervoor ruimte nodig is. Het is wel aan de markt om dit verder te ontwikkelen. Wij staan in contact met de hubs en zijn in het proces geconsulteerd. Ook bij de uitvoering blijven zij betrokken.</li> <li>7. Wij kennen de problematiek. De hoogtes zijn een compromis tussen de vele verschillende belanghebbenden. De bruggen over het Merwede krijgen een beweegbaar deel, zodat grotere schepen erdoorheen kunnen. Daarnaast onderzoeken we welke hoogte standaard moet worden.</li> <li>8. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. Voor beroepsvaart (goederentransport) wil de gemeente vanaf 1 januari 2025 emissievrij verplichten. Beroepsvaart bestaat uit schepen van gemeente, commerciële bedrijfsboten voor logistiek en bouw en andere goederenvervoerders. Er geldt een uitzondering voor werkschepen van aannemers en varende woonschepen. Voor werkschepen is het streven om met ingang van 1 januari 2030 emissievrij varen te verplichten. Daarnaast blijven ontheffingen nodig voor grotere woonschepen op het Merwedekanaal die daar nu een</li> </ol>
----	-------------------	--	--

	<p>6. Er worden in de Visie verschillende (circulaire) bouwhubs genoemd zonder te beschrijven wat de link met de Visie is. Hoe worden voornoemde hubs betrokken/geconsulteerd bij formulering van beleid?</p> <p>7. M.b.t. vaardiepte en brughoogte spelen er op dit moment een aantal ontwikkelingen (bijvoorbeeld bruggen Merwerde) waardoor transport over water beperkt wordt door te lage bruggen. Is de gemeente op de hoogte van deze problematiek en zo ja, hoe kijkt zij tegen deze problematiek aan. Hoe zijn dergelijke knelpunten te voorkomen?</p> <p>8. Hoe ziet de regelgeving er de komende jaren uit voor werkschepen en transportschepen. In de Visie is er onduidelijkheid over het verschil tussen deze twee type schepen.</p> <p>9. Meerdere gemeenten hebben ambities om bouwlogistiek over water te stimuleren. In hoeverre wisselt gemeente Utrecht ervaringen/best practices uit met deze gemeenten?</p> <p>Ik sluit af met de oproep om vooral het bedrijfsleven te betrekken bij conceptregelgeving voordat beleid definitief wordt vastgesteld. Leg problemen voor aan de sector; Koninklijke Bouwend Nederland kan hierbij helpen door bijvoorbeeld themabijeenkomsten met meerdere leden te beleggen.</p>	<p>ligplaats hebben, bijvoorbeeld in de Veilinghaven en varende woonschepen. Toestemming om af te meren voor laden en lossen van goederen zal alleen worden verleend aan schepen die emissievrij varen. Zie verder paragraaf 3.3 waarin het aangescherpte beleid voor alle type motorboten staat.</p> <p>9. Er zijn verschillende initiatieven in Nederland voor meer vervoer over water. Daarbinnen is contact voor best-practices en hoe (gezamenlijk) dit te organiseren.</p>
--	---	--



54	Bewoner en natuur- en dierenbeschermmer	<p>Mijn Visie sluit aan bij de Visie die Vergroening Singel 030 heeft ingediend en heeft rondgestuurd. Ik vind deze Visie veel te veel gericht op recreatie door de mens en veel te weinig op het belang van gezond water voor dieren en planten, en ook de rust die nodig is voor dieren en mensen die rust nodig hebben. Het water wordt teveel gezien als een pretpark waar je bijna onbeperkt mag varen met uiteenlopende varende objecten, en ook wordt er zelfs gesuggereerd dat de Kromme Rijn bij Amelisweerd maar een soort zwembad moet worden: nee! Dit water is er voor dieren, en ik vind het al belachelijk dat het waterschap hier mensen laat hengelen. Het is een natuurgebied! De gemeente Utrecht erkent tenminste nog dat je niet zou moeten hengelen bij natuurgebieden. Ik wil me dus aansluiten bij de Visie van Vergroening Singel 030 en blijf benadrukken dat recreatie van de mens niet voorop zou moeten staan. Ik maak me ook zorgen over de aanlegplekken waarover gesproken wordt voor vaartuigen: en de oevers dan, die natuurvriendelijk moeten worden, en de dieren, en de Fauna Uittreed Plaatsen, waar er nog veel te weinig van zijn? En dan nog, een veilige uittrede wordt voor dieren vaak niet voorzien, vanwege al die mensen en het verkeer. Er waren bij de stadsgesprekken veel mensen die ecologie voorop willen stellen en dat is hoognodig, gezien de doelen ook hier niet worden gehaald wat betreft waterkwaliteit. Dit is het volgende stikstofdossier van Nederland. Ecologie boven economie, dieren boven menselijk vermaak.</p>	Zie antwoord reactie 34.
----	---	---	--------------------------

55	Bewoner Oudegracht	<p>Referentie: Visie Stadswater: Vaarroute (1) Singels en Grachten // bijlage 1 kenmerknr. 3</p> <p>Inleiding: Deze reactie wordt gegeven in een tweeledige hoedanigheid namelijk: 1. Mijn naam is ... en ben al 7 decennia bewoner/o.g. bezitter van de Weerdsingel O.z. 2. Tevens ben ik voorzitter van het buurtcomité Top of the City, covering Vogelenbuurt en Tuinwijk.</p> <p>Situatie/feiten: Al vele jaren worden wij getormenteerd door alsmar toenemend 3-5 jaar LAWAAI op de Weerdsingel O.z., dit neemt inmiddels megalomane proporties aan:</p> <p>ONACCEPTEBEL In voorjaar, zomer en najaar bestaat dat o.a. uit: enorme geluidsoverlast van vooral 1. passagiersloepenverhuur ( met stuurman ) : in coranatijd &gt;&gt;20 opvarenden en meer/boot, geen maximum aantal opvarenden: meestal als sardines in een blik, soms tot zinkens toe 2. bootverhuur (zonder stuurman ) : max. (verhuurder) 6 opvarenden vaak overschreden.</p> <p>Gang van zaken/feiten: * Vertrek en retour locatie van het merendeel van deze boten op/nabij Wittevrouwensingel ( t.o. gevangenis). * Er wordt vertrokken met enorme ladingen alcohol en reeds ingedronken passagiers * Tevens wordt vaak een geluidsinstallatie ingescheept, die klaarblijkelijk alleen maar op maximaal afgesteld kan worden, met de bijbehorende zeer ver (over water) dragende bassen. Midden op het vaartraject Kleine Singel &lt;---&gt; Weerdsingel hoort men deze lawaai-overlast van verre naderen en wegebben. * Bij mooi weer is het zo druk dat er onophoudelijk in colonne wordt gevaren ( inclusief gevaarlijke passeer capriolen) en geschreeuwd. * Bij grote groepen opvarenden is overstemmend schreeuwen, brallen, zingen, jellen vooral onder bruggen, doch altijd inclusief mega harde muziek, enz., enz. de norm/gewoonte. Voor bewoners is dit inmiddels een CONSTATEerbare bron van ertnis en van overlast/storing. de ene lawaai-boot is nog niet uitzicht of de volgende lawaai-boot dient zich alweer aan, doorgaand tot in de kleine nachtelijke uurtjes. Het plan van de wethouder om nog meer boten te faciliteren is dan ook desastreus. Inmiddels is er een toenemende grote groep singel bewoners ( diverse zelf bootbezitters) en gracht bewoners zich aan het organiseren om, bij huidige gebrek aan wetshandhaving, zelf tot harde rust handhaving over te gaan [ bijv. blokkades, olieballen-kogels, lekke boten, enz.]. * met name in het voorjaar wordt het grastalud regelmatig, met bijbehorend zwerfvuil/ bouw materiaal /chemisch afval / verf, als scheepswerf gebruikt: met mede als gevolg vernieling van de daarin door bewoners aangebrachte stinzenbeplanting. Conclusie/ we bepleiten:</p> <p>I. Verbod op het verdienmodel grote-sloep-verhuur: stringente handhaving met zware boetes. Onmiddellijke intrekking van al dergelijke vergunningen.</p> <p>II. Maximering tot zes opvarenden op alle recreatie vaartuigen [ rondvaart en vrachtvervoer vormen beroepsvaart ]: stringente handhaving met zware boetes.</p> <p>III. Totaal verbod op alle muziek aan boord: stringente handhaving met zware boetes.</p> <p>IV. Schreeuw, jel, zangverbod op het water: stringente handhaving met zware boetes.</p> <p>V. Alcoholverbod aan boord: stringente handhaving met zware boetes.</p> <p>VI. Zijdelingen: motorgeluid is niet of nauwelijks storend bij lage snelheden: mits zonder golfslag Deze lawaai-overlast loopt de spuigaten uit(scheepsterm) en moet absoluut stoppen !</p> <p>P.s.:overigens misgunnen wij niemand, ook de singel- en grachtbewoners niet, zijn/haar rustige</p>	<p>Hartelijk dank voor uw reactie waarin u aangeeft in het voorjaar, de zomer en het najaar veel overlast te ervaren van de pleziervaart bij u in de buurt nabij Weerdsingel O.z. In de Visie zijn in paragraaf 3.4 meerdere verbetermogelijkheden opgenomen om de schaarse ruimte om op te varen eerlijker te verdelen (ambitie 7), goed en veilig vaargedrag te bevorderen (ambitie 10) en overlast op het water tegen te verminderen (ambitie 11). Hieronder puntsgewijs onze antwoorden op uw conclusies:</p> <p>I) We zien geen reden op een verbod op grote-sloepverhuur. Wel willen we de openbare op- en afstapplaatsen beter verdelen over de exploitanten waardoor drukte van passagiers zich meer ver de stad verspreiden (verbetermogelijkheid 7.1).</p> <p>II) We zijn het met u eens om grote groepen op rondvaartboten te maximeren. Daarom staat in de Visie dat we alleen nieuwe ligplaatsen voor elektrische verhuurbootjes (max 6 personen) en passagiersschepen (&gt;12 mensen met schipper) aanwijzen. Passagiersschepen zoals Schuttevaar varen steeds dezelfde rondjes. Deze doelgroep drinkt zich niet vooraf in met alcohol. Om overlast te beperken stellen we voor de verhuurlocatie een maximum van 6 ligplaatsen. Bij het aanwijzen van nieuwe ligplaatsen zijn goede voorzieningen zoals een toilet, afvalbakken en fietsparkeerplaatsen een vereiste.</p> <p>III en IV) In de Visie stellen we een verbod op versterkte muziek vanaf vaartuigen voor (verbetermogelijkheid 11.4). Ook willen we betere voorlichting/instructies over vaarregels en vaargedrag (verbetermogelijkheid 10.1) en een vaarverbod voor de nacht (verbetermogelijkheid 11.2). Zoals u aangeeft vragen deze maatregelen om extra toezicht en handhaving en het opleiden van BOA's voor in het vaar- en zwemseizoen. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de politie, het waterschap en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking.</p> <p>V en VI. Uw verzoek om nog strengere regels waaronder een alcoholverbod nemen wij niet over. Wij verwachten dat met de bovenstaande maatregelen de overlast vanaf het water te verminderen. Komende jaren gaan we door met de monitoring van vaarbewegingen</p>
----	-----------------------	--	---

	<p>fluviale genoegens in onze oude stad. Toeristen en keet trappers kunnen een stad onleefbaar maken voor zijn (vertrekkende) bewoners en veroorzaken significante waardedruk op het mooie onroerend goed dat ze komen bekijken.</p>	<p>en incidenten op het water. Bij nieuwe knelpunten ontstaan kunnen we indien nodig bijsturen.</p>
--	--	---

56	Bewoner woonschip	<p>Als bewoners van één van de woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast.</p> <p><b>Veiligheid.</b> De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze schepen zijn varende monumenten; specifiek varend. Het varend zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politiereglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrij gekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. De activiteiten zijn simpel weg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Direct buiten de haven op het Merwedekanaal is er het fenomeen het "brug-springen" vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren en het behoeft geen betoog dat dit levensgevaarlijk is, het is wachten op een ernstig ongeluk. In de Visie staat dat er bordjes op de brug zijn geplaatst, maar dat is niet zo. Een veiligheidsaspect wat tot slot ook genoemd moet worden is dat het grasveld ten zuiden van de havenmonding een onofficiële honden-speelweide is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide lijkt ons een no-go.</p> <p><b>Overlast.</b> Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote zorgen. We zien de haven de laatste jaren zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt.</p> <p>*alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio's versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het</p>	<p>Wij begrijpen dat een mogelijke aanwijzing van de Veilinghaven tot een officiële zwemlocatie grote gevolgen kan hebben voor jullie als omwonenden/ bewoners van een historisch varende woonschepen. Op 13 maart 2023 hebben we hier nader overleg gehad met drie bewoners van woonschepen in de haven. In jullie inspraakreacties en tijdens dit overleg hebben we jullie zorgen gehoord over de veiligheid en de toenemende overlast van bezoekers afgelopen jaren. In de Veilinghaven liggen momenteel 15 historische varende woonschepen met een ligplaatsvergunning van de gemeente. In de zomer is het drukker met recreatievaart. In en om de haven zwemmen en recreëren circa 200 bezoekers op drukke warme zomerdagen in een klein gebied. De combinatie zwemmen en varende schepen creëert gevaarlijke situaties. Regelmatig hebben schippers zwemmers voor de boeg en kunnen ongelukken ternauwernood worden vermeden. Zwemmers zien de risico's niet en de grote schepen kunnen niet uitwijken of afstoppen. Ook wordt veel van de Mandelabrug afgesprongen. Jullie ervaren afgelopen jaren groeiende overlast van bezoekers die komen zwemmen en recreëren. Vaak wordt geschreeuwd waardoor op warme dagen niet thuisgewerkt kan worden. Het lawaai gaat steeds vaker tot zeer laat door. Er wordt op schepen geklommen. Op steigers en op de kades pal naast de schepen wordt gehangen en drugs gebruikt. De leefbaarheid in de Veilinghaven staat hierdoor onder druk. In de Visie zullen we in paragraaf 2.3 een extra tekst opnemen waarin dit wordt beschreven.</p> <p>Wij delen uw mening dat momenteel in de Veilinghaven conflicterende belangen spelen m.b.t. varen en zwemmen. Voor havens in het algemeen geldt inderdaad volgens het Binnenvaart Politie Reglement (BPR) een zwemverbod. Specifiek voor Veilinghaven is niet duidelijk of er wel of geen zwemverbod geldt. Dat is voor alle partijen ongewenst. Bovendien is bij de Veilinghaven een stadshalte gewenst vanwege het nog te ontwikkelen Beurskwartier (verbetermogelijkheid 8.6). Vandaar dat wij de Veilinghaven hebben opgenomen als locatie waarvoor nader onderzoek noodzakelijk is met betrekking tot het varen en zwemmen. In paragraaf 3.2 onder verbetermogelijkheid 4.1 zullen we de tekst hierop aanpassen. De huidige tekst suggereert nu te veel een gewenste einduitkomst (officieel maken) terwijl we nog niet weten of dit haalbaar is.</p>
----	-------------------	---	--

	<p>zelf ook: lawaai draagt sterk over water. Daarnaast zal het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in de overlast alleen maar vergroten.</p> <p>*het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand). De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel. Ook de steiger bij onze havenloods is een deel van het jaar bewoond, wanneer onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip.</p> <p>* steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag.</p> <p>* er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van "terreur", waarbij de politie moest worden ingeschakeld.</p> <p>*op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door druggebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken.</p> <p>*de gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten.</p> <p>* gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen. Havens en kommen met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen! Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven verminderen en de overlast ook.</p> <p>Uit de Visie Stadswater: P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (...) de gevolgen voor omwonenden. P. 36: Aan de andere kant willen we het zwemmen ook ontmoedigen of verbieden als het te veel conflicteert met andere functies, de veiligheid- en gezondheidsrisico's te groot zijn en/of leidt tot te veel overlast. Uitgangspunt College: "zorgvuldige afstemming met omwonenden". Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken. Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd. Gezien de plannen van de gemeente m.b.t. de Veilinghaven willen wij als scheepsbewoners vanaf nu nauw bij de planvorming betrokken worden. Nog even ter informatie: Folder ontwikkeling Veilinghaven <a href="https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen">https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen</a> Regelgeving omtrend zwemmen in openbaar vaarwater <a href="https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-">https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-</a></p>	<p>In uw inspraakreactie geeft u aan dat het gebruik van stadswater niet ten koste mag gaan van de woon- en leefbaarheid voor bewoners op en langs het water. Voor het aanwijzen van mogelijke nieuwe officiële zwemlocaties wordt dit belang daarom meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek. De omwonenden en andere belanghebbenden in de buurt van de Veilinghaven worden nauw betrokken bij dit vervolgonderzoek. Dit zullen we duidelijker aangeven in paragraaf 3.2 onder verbetermogelijkheid 4.1. Verder zullen we ambitie 11 "Verminderen van overlast vanaf het water" in paragraaf 3.4 ruimer formuleren. De ambitie wordt dat we overlast vanaf het water en vanaf de oever bij drukbezochte zwemlocaties zoals Veilinghaven willen verminderen. Daarbij nemen we ook een nieuwe verbetermogelijkheid 11.5 op in de Visie met een beschrijving van mogelijke maatregelen. Mogelijke maatregelen om de overlast voor omwonenden te verminderen zijn een verbod op versterkte muziek bij zwemplekken (dus niet alleen vanaf het water maar ook op de oever), dagelijks toezicht op warme dagen, het aanbrengen van struiken en andere begroeiing om het aantal recreatieplekken op de oever te beperken en een mogelijk alcohol- en drugsverbod (mede in relatie tot opvangcentrum Noiz). Uit het haalbaarheidsonderzoek rondom de uitbreiding van officiële zwemlocaties (zie paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1) moet blijken welke maatregelen effectief (technisch uitvoerbaar en betaalbaar) zijn en worden gedragen door de buurt.</p> <p>Tot slot nemen we in hoofdstuk 4 een nieuw leidend principe op. Dit principe heeft als doel om de overlast voor omwonenden mee te wegen in de verdere keuzes bij de verdere uitwerking van de Visie. We nemen hierin op dat in de stad Utrecht levendigheid in balans moet zijn met rust en leefbaarheid voor omwonenden. De balans is op elke plek anders. Op sommige plekken is de hoofdfunctie wonen, op andere plekken is de hoofdfunctie recreëren. In de uitwerking van de Visie zullen we samen met omwonenden nadere afspraken maken met als doel om overlast te beperken en op de meest drukbezochte plekken, zoals het gebied rond de Veilinghaven, de overlast te verminderen ten opzichte van de afgelopen jaren.</p> <p>Op basis van de bevindingen uit het haalbaarheidsonderzoek zal het college in afstemming met de omwonenden, medeoverheden en</p>
--	--	---



57	Bewoner	<p>namens 26 ondergetekenden van het Shakespeareplein, onze zienswijze op de concept Visie stadswater Utrecht. Reactie op concept Visie Stadswater Utrecht van bewoners van de Toren Meesters Buiten, Shakespeareplein.</p> <p>Als bewoners van de toren, gelegen aan het Merwedekanaal, genieten we van de mooie plek waar we wonen en daarbij hoort ook de recreatieve uitstraling, met een terras op het Shakespeareplein en aan de overkant van het Merwedekanaal. Het gebruik van de sluis in zonnige perioden door groepjes jongeren die daar rustig zitten zoals dat jaren plaatsvond, maakt daar onderdeel van uit.</p> <p>Echter, vanaf 2020, het eerste coronajaar, is de omvang van het gebruik van de sluis extreem gegroeid. Daarbij wordt er ook veel meer gezwommen, hetgeen gepaard gaat met veel geroep en gegil dat de hele dag door gaat. Er gaan steeds meer drijvende voorwerpen het water in, met de geluiden en de uitstraling van een vakantiepark. Er staan zoveel fietsen op de sluis dat je er omheen moet slalommen. In de avond stromen de jongeren toe, die vaak versterkte muziek meenemen en bij tijd en wijle op zeer luidruchtige wijze aanwezig zijn. Gelukkig is er na veel overlast in 2020 nu wel voor gezorgd dat het om 22.00/23.00 is afgelopen.</p> <p>Merkwaardig is de redenering van de gemeente dat het gegeven dat er een enorme toeloop heeft plaatsgevonden op deze plek niet primair leidt tot vragen hoe dit recreatieve gebruik beperkt moet worden, midden in een woonwijk, maar integendeel de gemeente er over gaat nadenken of het geformaliseerd kan worden als officieel zwemwater.</p> <p>Dit lijkt een gemakzuchtige werkwijze. Waarom stelt de gemeente niet de vraag of in de behoefte aan zwemwater moet worden voorzien door de aanleg van meer buitenbaden. Het was kennelijk een misrekening om die te sluiten. Daar ligt een duidelijke taak van de gemeente, zeker nu als gevolg van klimaatverandering de zomers steeds warmer worden. Een verbinding leggen met de Visie op zwembaden zou wenselijk zijn. Volgens een publicatie in DUIC (20/12) wordt aanleg van zwembaden gekoppeld aan groei van de bevolking. Voorziet dit ook in voldoende buitenbaden?</p> <p>Kanaalwater zal niet snel voldoen aan de Europese Zwemwaterrichtlijn; mocht het toch officieel zwemwater worden dan gelden wettelijke voorschriften voor aan te leggen voorzieningen. Stel dat dit allemaal zou gebeuren, dan heeft dit nog veel meer een aanzuigende werking terwijl de overlast in drukke periodes nu al niet meer acceptabel is. Een openbaar zwembad past niet midden in een woonwijk.</p> <p>Daarnaast gaat het hier om een rijksmonument. De verroeste hekken op de sluis worden nu gebruikt om vanaf te duiken. Er is daarmee geen sprake van zorgvuldig beheer van het monument. Is dit zomaar toegestaan?</p> <p>Een goede maatregel in het afgelopen jaar was dat de oever aan de Kanaalweg NIET werd gemaaid, waardoor aan deze kant het aantal bezoekers minder groot was dan de voorgaande jaren. Wij stellen voor dat de gemeente komt met beperkende regels (waaronder plaatsen van eenduidige borden over geluidsoverlast) dan wel voorzieningen zoals aanbrengen van struiken</p>	<p>Veel dank voor uw reactie. De keuze om als gemeente in te zetten op meer buiten zwemwater in plaats van open lucht zwembaden komt voort uit het onderzoek in 2019 van bureau Mulier onder bewoners van Utrecht waar nadrukkelijk de voorkeur werd uitgesproken voor meer buitenzwemwater in Utrecht boven open luchtzwembaden. Conform de aanbevelingen van bureau Mulier onderzoeken wij allereerst de haalbaarheid voor officieel zwemwater op de locaties waar nu al veel gezwommen wordt, zoals de Muntsluis.</p> <p>U geeft aan dat het gebruik van stadswater niet ten koste mag gaan van de woon- en leefbaarheid voor bewoners langs het water. Voor het aanwijzen van mogelijke nieuwe officiële zwemlocaties wordt dit belang daarom meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek. De omwonenden en andere belanghebbenden in de buurt van de Muntsluis worden nauw betrokken bij dit vervolgonderzoek. Dit zullen we duidelijker aangeven in paragraaf 3.2 onder verbetermogelijkheid 4.1. Verder zullen we ambitie 11 "Verminderen van overlast vanaf het water" in paragraaf 3.4 ruimer formuleren. De ambitie wordt dat we overlast vanaf het water en vanaf de oever bij drukbezochte zwemlocaties zoals Muntsluis en Veilinghaven willen verminderen. Daarbij nemen we ook een nieuwe verbetermogelijkheid 11.5 op in de Visie met een beschrijving van mogelijke maatregelen om de overlast voor omwonenden te verminderen. Mogelijke maatregelen zijn een verbod op versterkte muziek bij zwemplekken (dus niet alleen vanaf het water maar ook op de oever), dagelijks toezicht op warme dagen, het aanbrengen van struiken en andere begroeiing om het aantal recreatieplekken op de oever te beperken en een mogelijk alcoholverbod (mede in relatie tot opvangcentrum Noiz). Uit het haalbaarheidsonderzoek rondom de uitbreiding van officiële zwemlocaties (zie paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1) moet blijken welke maatregelen effectief (technisch uitvoerbaar en betaalbaar) zijn en worden gedragen door de buurt. Tot slot nemen we in hoofdstuk 4 een nieuw leidend principe op. Dit principe heeft als doel om de overlast voor omwonenden mee te wegen in de verdere keuzes bij de verdere uitwerking van de Visie. We nemen hierin op dat in de stad Utrecht levendigheid in balans moet zijn met rust en leefbaarheid voor omwonenden. De balans is op elke plek anders. Op sommige plekken is de hoofdfunctie wonen, op andere plekken is de hoofdfunctie recreëren. In de uitwerking van de Visie zullen we samen met omwonenden nadere afspraken maken met als doel om overlast te</p>
----	---------	--	--

		<p>waarmee het huidige gebruik wordt afgeremd, zodat het sluisgebied een aangename recreatieve functie behoudt en de overlast voor de bewoners binnen de perken blijft.</p>	<p>beperken en op de meest drukbezochte plekken, zoals het gebied rond de Munt en de Muntsluis, de overlast te verminderen ten opzichte van de afgelopen jaren.</p> <p>Op basis van de bevindingen uit het haalbaarheidsonderzoek zal het college in afstemming met de omwonenden, medeoverheden en gemeenteraad bepalen of ze officieel zwemwater wenselijk en haalbaar vinden of dat de locatie beter een niet-officiële locatie kan blijven of dat zwemmen zelfs verboden moet worden. Uit dit onderzoek volgt ook hoeveel het aanwijzen van officieel zwemwater of het verbeteren, het ontmoedigen of verbieden van de niet-officiële locatie zal kosten.</p> <p>Vooralsnog is er - zoals u aangeeft - inderdaad nog geen budget vanuit de gemeente of andere overheden voor het uitvoeren van maatregelen en extra handhaving. Dit geld is wel nodig in het geval dat de gemeente Utrecht de provincie zou willen vragen een nieuwe officiële zwemlocatie aan te wijzen. Pas als er overeenstemming is dat officieel zwemwater voor deze locatie wenselijk en haalbaar is, er voldoende draagvlak bij de direct omwonenden is, en er voldoende middelen zijn om de locatie hiervoor in te richten en in de toekomst te beheren zal de gemeente de provincie voorstellen deze locatie aan te wijzen als officieel zwemwater. De provincie is de bevoegde overheid om hierover een besluit te nemen.</p>
--	--	---	---



58	Bewoners Keulsekade	<p>Bijgaand vindt u (namens 4 bewoners) onze reactie op de Visie stadswater. We vertrouwen erop dat u onze zorgen ter harte neemt en Visie hierop zal aanpassen. Mocht dat om welke reden dan ook niet lukken dan rekenen wij erop dat u met ons in gesprek gaat om gezamenlijk tot een oplossing te komen. Zoals in het verleden gebleken willen we hier altijd op een constructieve wijze aan mee werken maar ook over meebeslissen. We vragen u uitdrukkelijk aandacht te hebben voor de grenzen van overlast bij omwonende en deze ook niet ter discussie te stellen zodat we samen tot een passende oplossing kunnen komen waarbij iedereen kan blijven genieten van ons prachtige stadswater.</p> <p>Graag maken we gebruik van de mogelijkheid om te reageren op de Visie stadswater. De Visie heeft tot doel om inwoners, bezoekers en ondernemers perspectief te bieden op het gebruik van stadswater als vaar- en zwemwater. Er is op dit moment geen beleid voor gebruik van het stadswater. Alvorens op specifieke punten van zorg in te gaan willen we toch graag van de gelegenheid gebruik maken om onze mening te geven over de totstandkoming van deze Visie en de vraag die aan bewoners van Utrecht wordt gesteld.</p> <p>1. Ten eerste nodigt een document van bijna 100 pagina's niet uit om een inhoudelijk onderbouwde reactie te geven. Daarvoor is het te omvangrijk. Een Visie omvat normaliter kernwaarden en beschrijft een gedeeld beeld van de toekomst. Een Visie functioneert als een kompas voor de gemeente en haar bewoners.</p> <p>2. Ten tweede wordt de suggestie gewekt dat deze Visie middels participatie tot stand is gekomen. Dat is ons inziens niet gebeurd. Participatie gaat over actieve deelname van belanghebbende, waaronder omwonende. Dit is iets anders dan het betrekken van inwoners van de stad. Inwoners en omwonende hebben mogelijk andere belangen. Het is ons inziens dan ook een gemiste kans dat de gemeente ons niet actief heeft geattendeerd en/of actief heeft betrokken bij de totstandkoming van deze Visie. We zijn al jaren met de gemeente, handhaving en Rijkswaterstaat in goed- en constructief-overleg over het recreatief gebruik het water rondom de Muntsluis i.c.m. leefbaarheid voor de buurt. We hebben altijd aangegeven begrip te hebben voor de behoefte aan zwemwater voor onze mede stadsgenoten. Samen met de Gemeente, Rijkswaterstaat en handhaving hebben we gewerkt aan een duurzame en acceptabele oplossingen. Kortom, we zijn bekend bij de gemeente en staan bekend om onze constructieve en oplossing gerichte houding, maar de gemeente heeft nagelaten om ons actief te betrekken in de totstandkoming van deze Visie. Dit is niet hoe participatie zou moeten werken en draagt ook niet bij aan het gevoel dat er oprecht rekening wordt gehouden met ieders belang. Desalniettemin toch enkele punten waarop wij u willen wijzen.</p> <p>3. Graag wijzen wij u op de aanwezigheid van De NoiZ (Nieuwe opvang in Zelfbeheer) aan het Merwede sluisen complex. Zoals u wellicht weet is NoiZ in 2021 gewijzigd in een 24 uursopvang van en voor dak- en thuislozen. Voorheen betrof het alleen nachtopvang. Dit betekent dat de buurt in 2021 een grootaantal medebewoners heeft gekregen. De bewonersgroep van De NoiZ is kwetsbaar en heeft veelal een achtergrond welke wordt gekenmerkt door verslavingsproblematiek. Met de omwonenden zijn afspraken gemaakt n.a.v. deze</p>	<p>1. De Visie is een combinatie geworden van enerzijds abstracte ambities en concrete verbetermogelijkheden die recht doen aan de resultaten uit het participatieproces.</p> <p>2. Bij het opstellen van de Visie stadswater zijn bewoners, ondernemers en organisaties via verschillende kanalen (mail, internet, advertenties) uitgenodigd om mee te denken. Iedereen was welkom om mee te doen. Via de Denkmeesite zijn verslagen en onderzoeken gedeeld. In het participatieverslag op de Denkmeesite kunt u meer lezen over de aanpak en opbrengst. In de Visie staan 48 verbetermogelijkheden. Hiervan zijn 32 opgehaald uit het participatietraject. Dat is ruim 65%. 12 verschillende gebruikersgroepen van het stadswater hebben meegedaan. In de uitwerking van de Visie blijft de gemeente bewoners, organisaties en bedrijven uitnodigen om mee te denken. We zullen dit meer gericht doen voor specifieke onderwerpen omdat zaken concreter worden. Door de participatie is het emailbestand met geïnteresseerden uitgebreid tot 300 personen. Ook de mensen die een inspraakreactie hebben gestuurd voegen we toe aan deze lijst en krijgen per email een uitnodiging om mee te denken in het vervolgtraject.</p> <p>3. Wij begrijpen het dilemma. Het voornemen om te onderzoeken of de Muntsluis een officiële zwemlocatie kan worden richt zich in de eerste plaats op het sluiseland. We verkennen of de oevers aan de Keulsekade en Kanaalweg hier ook onder moeten vallen, waarbij we ook rekening houden met de gevolgen voor de omgeving en daarmee ook met de opvanglocatie. Zie ook ons antwoord bij inspraakreactie 25.</p> <p>4. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de Waterpolitie, de waterschappen en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. Hierbij wordt zoveel mogelijk gekoppeld aan lopende onderzoeken, programma's, projecten en fondsen. In het uitvoeringsprogramma wordt ingegaan op de dekking van de uitvoeringskosten en de gewenste versterking van de gemeentelijke organisatie inclusief handhaving. Voor het uitvoeringsprogramma zijn een beperkt aantal financieringsbronnen ter beschikking. De structurele financiering van de ambities wordt in een later stadium uitgewerkt en integraal afgewogen.</p>
----	------------------------	--	--

	<p>functiewijziging. Deze afspraken zijn vastgelegd in het beheerplan, o.a. ondertekend door de wethouder. Het kan natuurlijk niet bestaan dat deze kwetsbare groep bij het verlaten van de voordeur direct en continu wordt blootgesteld aan verleidingen die hun juist in de problemen hebben gebracht. Afgelopen zomers hebben we geleerd dat dit tot overlast in de buurt en bij De NoiZ leidt en, helaas, uitplaatsingen tot gevolg heeft. Graag willen we van u weten op welke wijze rekening gehouden gaat worden met de kwetsbaarheid van de bewoners van De NoiZ en alle overlast die daaruit volgt voor de buurt? Welke rol krijgt het ondertekende beheerplan bij het uitwerken van het specifieke gebied rondom de Muntsluis bij het Merwedekanaal en hoe gaat u De NoiZ en omwonende hierin betrekken?</p> <p>4. Afgelopen jaren is er veel overlast geweest als gevolg van recreatie rondom de Muntsluis bij het Merwedekanaal. Deze overlast heeft uiteindelijk geleid tot een situatie waarbij technische maatregelen zijn genomen. Ook is er, ter bevordering van de leefbaarheid, een wilde tuin gerealiseerd aan de Keulsekade. De overlast is verminderd maar niet verdwenen. Het is helaas nog onzeker of de wilde tuin zal blijven. De overlast is verminderd maar niet verdwenen. Zonder uitzondering is ons bij elke melding te kennen gegeven dat er onvoldoende handhavingscapaciteit beschikbaar was om direct te kunnen optreden. De aanwijzing van officieel zwemwater zal naar verwachting de recreatiedruk met 20% tot 30% doen toenemen. Dit gaat fysiek ook niet meer passen. Bij onvoldoende handhavingscapaciteit zal extreme overlast het gevolg zijn. Graag zouden wij van u weten hoe de handhavingscapaciteit geborgd gaat worden op het moment dat overlast gaat toenemen als gevolg van het aanwijzen van officieel zwemwater?</p> <p>5. Veel overlast vind zijn oorzaak in openbaar drankgebruik en versterkte muziek. Denk hierbij aan, verstoring van nachtrust, agressie op straat, maar ook urine en ontlasting in tuinen van omwonende. Op dit momenten zijn er geen APV's die toezien op een verbod op alcoholgebruik of versterkte muziek. Heel veel overlast en onveiligheid zal worden voorkomen als alcoholgebruik of versterkte muziek wordt verboden op de kades rondom het zwemwater. Handhaving heeft meerder malen aangegeven nu niet effectief te kunnen zijn door gebrek aan handhavingsinstrumentaria. Ons ziens moeten deze instrumenten onderdeel zijn van de Visie op (officieel) zwemwater. Het kan niet bestaan dat er recreatiegebieden in bestaande woonwijken worden gecreëerd, waarbij reeds is aangetoond dat dit leidt tot ernstige overlast, en de gemeente geen instrumenten ter beschikking stelt aan handhaving om de overlast aan te pakken. Graag willen we van u weten op welke wijze u de handhavers in staat stelt om overlast te voorkomen en waarom een verbod op alcohol en versterkte muziek (vanaf kade) nog geen onderdeel uitmaakt van deze Visie? De zeer uitgebreide Visie lijkt hiermee toch onvolledig.</p> <p>6. Graag willen we u ook wijzen op het feit dat de Muntsluis in zijn geheel een Rijksmonument betreft (monumentnummer: 514184). Bewoners mogen geen aanpassingen doen aan de woning zonder vergunning. Vergunning worden in zeer beperkte mate afgegeven (ter illustratie: zelfs een nieuw dakraam is niet toegestaan). Het monument (de Muntsluis) is in verval. Hekwerken worden niet onderhouden en zijn door roestvorming onherstelbaar</p>	<p>5. In de APV wordt vermeld dat versterkte muziek is toegestaan, mits het geen overlast veroorzaakt. In de Visie is een verbod op versterkte muziek vanaf vaartuigen (verbetermogelijkheid 11.4) opgenomen. Openbare dronkenschap is niet toegestaan.</p> <p>6. Wij begrijpen dat aanwijzing van de Muntsluis tot een officiële zwemlocatie gevolgen heeft voor u als omwonende. Vandaar dat in kaart brengen van de gevolgen voor omwonenden een belangrijk onderdeel is van het onderzoek naar de haalbaarheid van officieel zwemwater. Daarnaast geeft u terecht al een aantal andere aspecten aan waarnaar gekeken moet worden of officieel zwemwater op deze plek mogelijk is. De Rijksmonumentale status is hier een onderdeel van. Dit wordt meegenomen in het onderzoek. Bovendien biedt het onderzoek de mogelijkheid om goed in beeld te brengen welke maatregelen sowieso nodig zijn, ook als officieel zwemwater niet haalbaar mocht zijn.</p> <p>7. Wij begrijpen uw zorgen en onderschrijven de gezamenlijke opgave om tot een passende oplossing te kunnen komen waarbij iedereen kan blijven genieten van ons prachtige stadswater.</p>
--	---	---

	<p>beschadigd. Dit levert nu al gevaarlijke situaties op. Wij zijn dan ook erg benieuwd hoe de gemeente denkt om te gaan met dit Rijksmonument op het moment dat de recreatiedruk zal toenemen als gevolg van de aanwijzing van officieel zwemwater. Zonder structurele aanpassingen zullen zeer onveilige situaties ontstaan. Structurele aanpassingen zijn vergunningsplichtig en doen mogelijk afbreuk aan het monumentale karakter van de sluis. Graag horen we hoe het karakter van het monument en de buurt geborgd worden indien de gemeente besluit het Muntsluis gebied aan te wijzen als officieel zwemwater.</p> <p>7. Tot slot. We begrijpen heel goed dat er een Visie moet komen op het stadswater en dat alle Utrechters gebruik willen maken van het stadswater. Daar zijn we absoluut niet op tegen. We realiseren ons ook dat we in een dichtbevolkte stad wonen dat we elkaar ruimte moeten gunnen. Zoals in het verleden gebleken willen we hier altijd op een constructieve wijze in meedenken maar ook over meebeslissen. We vragen u uitdrukkelijk aandacht te hebben voor de grenzen van overlast bij omwonende en deze ook niet ter discussie te stellen zodat we samen tot een passende oplossing kunnen komen waarbij iedereen kan blijven genieten van ons prachtige stadswater.</p>	
--	--	--

59	Bewoner Bilidonkade	<p>1. Hierbij wil ik de 'Reactie direct omwonende op concept Visie Stadswater Utrecht' (Inspreker 52) onderschrijven.</p> <p>2. En toevoegen dat ik als bewoner van de BILLITONKADE HELEMAAL NIET GEINFORMEERD WERD!! dit terwijl alle overlast als in de voorgenoemde reactie, wildplassen, geluidsoverlast, etc ook in onze straat geld. En daar nog stankoverlast van de vele barbeques en vernieling van het groen aan toevoegen. Het water draagt geluid ver!</p> <p>3. Ook ben ik erg blij met het werk van Handhaving zoals dat gedaan is in de proefperiode. Wel heeft dit tot gevolg dat de recreanten net buiten het Sluisje, dus aan de wegranden, verder gaan met hun activiteiten, die tegen die tijd over het algemeen steeds luidruchtiger worden.</p> <p>4. Ik heb begrepen dat in 2025 de rondvaartboot vanuit de stadssingels door de Leidserijn ook hier, dus t/m de Muntbrug gaan komen. Dus daar ook extra geluidsoverlast van. Hoe gaat dat met zwemmers?</p>	<p>1. U geeft aan de reactie van inspreker 25 te onderschrijven. Zie ons antwoord bij inspraakreactie 25.</p> <p>2. Wij hebben in 2020 iedereen in de stad via de gebruikelijke kanalen geïnformeerd over het opstellen van de Visie Stadswater. Er zijn toen ook een aantal bijeenkomsten gehouden voor geïnteresseerden. Mogelijk heeft u deze aankondiging en bijeenkomsten gemist. Omdat de Visie Stadswater over de gehele stad gaat hebben wij niet bewoners op straatniveau geïnformeerd en gevraagd mee te denken.</p> <p>3. Bedankt voor uw waarneming. Wij geven dit door aan onze collega's van handhaving.</p> <p>4. Vanaf 2028 is het mogelijk om met (rondvaart) boten vanaf de Stadsbuitengracht naar het Merwedekanaal en Ouderijn Bilidonkade te varen. Zoals u kunt lezen in de Visie starten wij een vervolgonderzoek op naar de haalbaarheid en wenselijkheid van officieel zwemwater bij de Muntsluis. Hierbij zullen we ook de gevolgen van het doortrekken van de Leidsche Rijn meenemen.</p>
----	------------------------	---	--

60	Bewoner	<p>Met genoeg heb ik de concept Visie op het stadswater gelezen. Uit de geformuleerde ambities spreekt Visie en realisme.</p> <p>1. Vergrote toegankelijkheid van het water voor een grotere groep mensen, zorg voor de kwaliteit van het water en kwaliteit van de omgeving rond het water (belevingswaarde) zijn lovenswaardig. Uw motto is "... iedereen zo goed mogelijk te laten genieten van het openbare water in Utrecht. Nu en in de toekomst". Voor sommige mensen betekent dit dat ze meer en vrijer toegang krijgen tot het stadswater, maar helaas betekent het voor andere mensen meer drukte, overlast en vermindering van waterveiligheid en woonplezier. Ik vraag u om nadrukkelijker ook te hebben voor de belangen van de waterbewoners in de gemeente. De Visie spreekt vooral over recreatief en functioneel gebruik van het water, zoals bijvoorbeeld logistiek. Consequenties van verruiming van het gebruik van stadswater voor waterbewoners komt te beperkt aanbod.</p> <p>2. Allereerst wil ik me graag als direct betrokkenen aanbieden mee te denken in de uitwerking van het voorgenomen remmingswerk bij de kruising Leidsekade/Merwedekanaal nabij de Abel Tasmanbrug. Vanuit mijn ervaring als medebeheerder van de ecologische vooroevers aan de Leidsekade stel ik voor het remmingswerk uit te voeren in een vorm die bijdraagt aan de ecologie, zicht belemmerd en niet overklimbaar is. Erkent het college de kansrijkheid van deze denkrichting? Ik ben direct aanwonende, heb ervaring met zowel scheepvaart als zwemgedrag op die locatie. Zeker wanneer de verbinding tussen de stadsbuitengracht en de Leidse Rijn gerealiseerd wordt, houden wij ons hart vast als het gaat om deze kruising.</p> <p>3. Daarnaast zou ik ook graag deelnemen aan het bewonersoverleg dat wordt gestart voor de afbakening van het mogelijk aangewezen zwemwater Muntsluis.</p> <p>4. Ik steun de aanpassing van de APV om versterkt geluid te verbieden. Versterking van handhavingscapaciteit om overlast te voorkomen is een taak van de gemeente Utrecht.</p> <p>5. Ik vraag het college om ruimhartig en realistisch structureel middelen te begroten voor handhaving door boa's. Op dit punt blijft de Visie in gebreke. In de stadsVisie wordt gesproken over handhaving op het water en de meeste regels die worden genoemd zijn afhankelijk van handhaving. De gemeente stelt echter niet dat er extra handhavers worden ingezet of dat de capaciteit wordt uitgebreid. Ook is er niks opgenomen in de Visie of handhavers worden ingezet die specifiek gericht op de handhaving van de regels rondom het stadswater. Graag verzoek ik de gemeente om in het uitvoeringsprogramma concreet een uitvoeringsstrategie en budget ter beschikking te stellen om overlast tegen te gaan. Ook dat hoort bij langetermijnVisie Visie op gedeeld stadswater.</p> <p>6. Het college stelt het varen te verbieden tussen 00.00-08.00 uur. Als bewoner van de Leidsekade zien wij nu af en toe gehuurde boten en passagiersschepen voorbijkomen. Met het openstellen van de verbinding stadsbuitengracht- oostelijke Leidse Rijn zal dit naar verwachting stek toenemen. Geluid op het water draagt ver en bootjes varen op korte afstand langs, wat zich vertaalt in een hoge mate van (geluids)overlast. Ook het aantal directe omwonenden aan de Leidseweg en de Leidsekade is groot. Welke eisen stelt de gemeente aan het verhuurders en</p>	<p>Fijn om te lezen dat de geformuleerde ambities u aanspreken. Hieronder puntgewijs onze antwoorden:</p> <p>1. Wij delen uw zorg hierover. Een toename van activiteiten op en rond het water zal impact hebben op omwonenden. In de Visie staan daarom maatregelen om overlast vanaf het water te verminderen (paragraaf 3.4, ambitie 11). Verder staan in de Visie locaties die na vaststelling in de gemeenteraad zullen worden uitgewerkt en beoordeeld op haalbaarheid. Denk hierbij aan de nieuwe ligplaatsen voor fluisterbootjes en passagiersschepen (paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 7.4). Omwonenden worden bij de uitwerking betrokken. Daartoe zullen we in paragraaf 4.1 een nieuw leidend principe opnemen. Dit principe heeft als doel om de overlast voor omwonenden mee te wegen bij verdere locatiekeuzes. We nemen hierin op dat in de stad Utrecht levendigheid samen moet gaan met rust. De balans is op elke plek anders. Hier is geen objectieve maatstaf voor. In de uitwerking van de Visie zullen we samen met omwonenden nadere afspraken maken met als doel om overlast te beperken.</p> <p>2. Graag maken we gebruik van uw ervaring bij de uitwerking van het remmingswerk zoals opgenomen in paragraaf 3.4 onder verbetermogelijkheid 12.5. We willen met bewoners en roeiers tot een concrete oplossing te komen om de veiligheid bij de Muntbrug en het Merwedekanaal te waarborgen. Om de boten goed te geleiden wordt nu aan een remmingswerk bij de Abel Tasmanbrug gedacht. De exacte locatie, vormgeving en kosten van het object moet nog worden uitgewerkt. Tot 2028 hebben we hier de tijd voor. Wij zijn nieuwsgierig naar uw ideeën en maken graag gebruik van uw aanbod om mee te denken.</p> <p>3. Voor het aanwijzen van mogelijke nieuwe officiële zwemlocaties wordt een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd (paragraaf 3.2, verbetermogelijkheid 4.1). De omwonenden en andere belanghebbenden in de buurt van de vijf locaties worden betrokken bij het vervolg. Op basis van de bevindingen uit het vervolgonderzoek zal het college in afstemming met de omwonenden, medeoverheden en gemeenteraad bepalen of officieel zwemwater haalbaar is of dat de locatie beter een niet-officiële locatie kan blijven of dat zwemmen zelfs verboden moet worden. Zie verder ons antwoord bij inspraakreactie 25.</p> <p>4. Fijn dat u het verbod op versterkte muziek onderschrijft (paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 11.4).</p> <p>5. U vraagt om stevig in te zetten op handhaving en geeft aan dat de</p>
----	---------	--	---

		<p>exploitanten ten aanzien van hun sluitingstijd? Wil het college overwegen de sluitingstijd van bootverhuur vast te stellen op 22.00 uur?</p> <p>7. Wil het college bij de realisatie van de verbinding stadsbuitengracht- oostelijke Leidse Rijn venstertijden in de bevaarbaarheid in overweging nemen? Met het fysiek beperken van de doorvaart valt de overlast voor direct aanwonenden aan de Leidsekade en Leidseweg te beperken, zonder een extra beroep te doen op handhaafcapaciteit. Ik vraag met klem dit te overwegen omdat de doorvaarthoogte van de Muntbrug zeer beperkt is en het in de lijn der verwachting ligt dat de meeste huurboten en bier/tapassloepen retour richting stad varen via de Leidse Rijn. Aanwonenden krijgen deze passanten dan twee keer langs! Hiernaast heb ik enkele verduidelijkende vragen voor het college:</p> <p>8. Kan het college toelichten wat concreet wordt bedoeld met het realiseren van wandelpaden langs de Leidse Rijn, gelet de passage op blz. 45 en de stippellijn op figuur 7?</p> <p>9. Kan het college toelichten wat concreet wordt bedoeld met de aanduiding 'nieuwe ligplaatszone' nabij houtzaagmolen De Ster in themakaart 'Varen' op pagina 53? Met het streven om het aanwezige cultureel erfgoed niet te schaden met dit beleid lijken aanlegplaatsen in de oostelijke Leidse Rijn niet direct wenselijk.</p> <p>10. Op pagina 5 staat dat de gemeente een gewijzigde Havenverordening ter besluitvorming voorlegt. De link leidt naar de vigerende verordening. Moet de aangepaste Havenverordening nog worden opgesteld? Gebeurt dit ná vaststelling van dit Visiedocument? Desgewenst reflecteer ik als betrokken bewoner op aankomende uitvoeringsprogramma voor 24-27.</p>	<p>Visie op dit punt in gebreke blijft. Meerdere verbetermaatregelen uit de Visie vragen inderdaad om extra toezicht en handhaving en het opleiden van BOA's voor in het vaar- en zwemseizoen. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de politie, het waterschap en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. In het uitvoeringsprogramma wordt ingegaan op de dekking van de uitvoeringskosten en de gewenste versterking van de gemeentelijke organisatie inclusief handhaving. In paragraaf 4.2 zullen we dit punt extra toezicht en handhaving opnemen onder de versterking van de organisatie.</p> <p>6. Naar aanleiding van diverse reacties op het nachtelijk vaarverbod hebben wij de aanvangstijd van het verbod vervroegd van 0.00 uur naar 23.00 uur. Op deze wijze sluit de aanvangstijd aan bij de huidige regels uit de APV die voor de openbare ruimte (dus de oever) geldt.</p> <p>7. Uw voorstel vraagt om een fysieke afsluiting van een vaarweg. Dit zijn wij niet van plan. Wij monitoren na de opening van de Leidsche Rijn naar de binnenstad het aantal vaarbewegingen en incidenten zodat we indien nodig kunnen bijsturen. Bovendien nemen we een aantal maatregelen om overlast vanaf het water te verminderen, zoals een verbod op versterkt geluid vanaf vaartuigen en een vaarverbod voor de nacht vvan 23.00-07.00.</p> <p>8. Dit is nog niet concreet. De gemeente zoekt naar doorlopende wandelroutes parallel aan het water. Ontbrekende schakels pakken we komende jaren waar mogelijk aan. Momenteel werken we deze wandelpaden langs het water verder uit in een nieuw voetgangersnetwerkkaart binnen het mobiliteitsprogramma Actieplan Voetganger.</p> <p>9. Een nieuwe ligplaatszone voor zaagmolen de Ster kan, zonder cultureel erfgoed te beschadigen, gerealiseerd worden. Dit is onderzocht in het project Lombokplein en opgenomen in het vastgestelde programma van eisen en functioneel ontwerp. Dit kan mogelijk meer bezoekers genereren.</p> <p>10. Dat klopt. De Havenverordening zal na vaststelling van de Visie in</p>
--	--	--	---

			de gemeenteraad worden geactualiseerd en op punten worden aangepast.
--	--	--	--

61	Bewoner Keulsekade	<p>1. In de hele Visie stadswater komen m.i. direct omwonenden er erg bekaaid af. Ik ben bewoner van de Keulsekade en beperk mij tot mijn woon- leefsituatie.</p> <p>2. Op het water is er (vrijwel) geen enkele handhaving. Huurders van waterfietsen, roeiboten, sloepen en bier boten worden nooit gecontroleerd. Waterpolitie: nog nooit gezien in de ruim 10 jaar dat ik aan de Keulsekade woon. Die gaat er ook niet komen. Ondertussen wordt het steeds drukker met bootbezitters die zich o.a. voltanken in café Kanaalzicht en met een slok op naar huis varen, de zgn rose sloepen, suppers, zwemmers etc. Recreëren prima, maar wie vertegenwoordigd mijn belangen als bewoner op het water aan deze locatie?</p> <p>3. Gelukkig wordt rond 22.00/ 23.00 uur door beveiligers en boas de landtongen leeggeveegd in de zomermaanden. Dit lijkt mij een minimale verplichting t.o.v. de omwonenden en moet niet telkens ter discussie staan d.m.v. een enquête en partijen als student en starter die de noodzaak in twijfel treffen, Wel/ geen hekken? Een gepasseerd station. Tien uur lijkt mij ruim voldoende. Waarom moet ik in de herrie zitten tot 23.00 uur, x aantal maanden per jaar terwijl dit elders in Utrecht niet is toegestaan na 22 uur?? Ik woon in woonwijk in Utrecht West en niet in een openlucht zwembad. Ik ervaar regelmatig overlast van gillende mensen die s nachts in het water springen en voor de hekken/ aan de kant waar geen hekken staan en gewoon door recreëren tot diep in de nacht. De politie hoeft ik hier niet voor te bellen, zie hieronder.</p> <p>4. Wijkagenten hebben zelf lokale pers benaderd en doorgegeven dat ze in de avond en nacht met 2 agenten geen tijd hebben om te reageren op overlastmelding kanaalzone. Wanneer bewoners bellen krijgen we te horen: "we vinden het heel vervelend maar we hebben het erg druk en het heeft geen prioriteit". <a href="https://www.gelderlander.nl/utrecht/opmerkelijk-utrechtse-wijkagenten-bemoeien-zich-met-politiek-en-willen-hekken-rond-muntsluis-afd32eda/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F">https://www.gelderlander.nl/utrecht/opmerkelijk-utrechtse-wijkagenten-bemoeien-zich-met-politiek-en-willen-hekken-rond-muntsluis-afd32eda/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F</a></p> <p>5. Op zonnige dagen is het absurd druk. Letterlijk honderden mensen per landtong. Van vroeg in de middag tot 23.00 uur honderden mensen in zo een klein gebied. Heel zelden politie of Boa te bekennen. Op zonnige dagen moeten er standaard m.i. d gehele dag Boas aanwezig zijn en moet het mogelijk zijn mensen te weren. De eerste bezoeker zet zijn radio aan om 1100 uur en de laatste gaat uit om 23 uur. De buurt mag dus meegenieten 12 uur p/d van iemand anders zijn muziek? Zeer gehorig hier i.v.m. water en hoge kademuren.</p> <p>6. De resultaten uit het onderzoek zijn onbruikbaar en m.i. zodoende onwettig vanwege corona periode en en een zeer slechte zomer waardoor de aantal bezoekers totaal niet overeenkomen met de realiteit. In de gepresenteerde onderzoek gegevens zwemlocaties geeft de gemeente zelf</p>	<p>1. Wij betreuren uw bevinding. Bij het opstellen van de Visie stadswater zijn bewoners, ondernemers en organisaties via verschillende kanalen (mail, internet, advertenties) uitgenodigd om mee te denken. Iedereen was welkom om mee te doen. Via de Denkmeesite zijn verslagen en onderzoeken gedeeld. In het participatieverslag op de Denkmeesite kunt u meer lezen over de aanpak en opbrengst . In de Visie staan 48 verbetermogelijkheden. 32 zijn opgehaald uit het participatietraject. Dat is ruim 65%. 12 verschillende gebruikersgroepen van het stadswater hebben meegedaan. In de uitwerking van de Visie blijft de gemeente bewoners, organisaties en bedrijven uitnodigen om mee te denken. We zullen dit meer gericht doen voor specifieke onderwerpen omdat zaken concreter worden. Door de participatie is het emailbestand met geïnteresseerden uitgebreid tot 300 personen. Ook de mensen die een inspraakreactie hebben gestuurd voegen we toe aan deze lijst en krijgen per email een uitnodiging om mee te denken in het vervolgtraject.</p> <p>2. U geeft aan dat het gebruik van stadswater niet ten koste mag gaan van de woon- en leefbaarheid voor bewoners langs het water. Voor het aanwijzen van mogelijke nieuwe officiële zwemlocaties wordt dit belang meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek. De omwonenden en andere belanghebbenden in de buurt van de vijf locaties worden betrokken bij het vervolg. Zie verder ons antwoord bij inspraakreactie 25.</p> <p>3. Naar aanleiding van diverse reacties op het nachtelijk vaarverbod hebben wij de aanvangstijd van het verbod vervroegd van 0.00 uur naar 23.00 uur. Op deze wijze sluit de aanvangstijd aan bij de huidige regels uit de APV die ook voor de openbare ruimte (dus de oever) geldt.</p> <p>4. Meerdere verbetermaatregelen uit de Visie vragen om extra toezicht en handhaving en het opleiden van BOA's voor in het vaar- en zwemseizoen. De huidige capaciteit vanuit de afdeling Vergunning, Toezicht en Handhaving (VTH) is nu onvoldoende om de ambities uit deze Visie te realiseren. Samenwerking met andere handhavende organisaties op het water is nodig. Dit zijn de politie, het waterschap en Rijkswaterstaat. Na vaststelling van de Visie wordt een uitvoeringsprogramma 2024-2027 gemaakt met de voorgenomen activiteiten, verwachte kosten en bijbehorende dekking. In het uitvoeringsprogramma wordt ingegaan op de dekking van de uitvoeringskosten en de gewenste versterking van de gemeentelijke</p>
----	-----------------------	--	--



	<p>toe dat de gegevens niet kloppen vanwege een slechte zomer en een corona pandemie. Maatregelen nemen n.a.v. een niet goed vooronderzoek kan dus niet.  <a href="https://www.instagram.com/p/CTk kH tj xcR/">https://www.instagram.com/p/CTk kH tj xcR/</a> Inmiddels worden we elke maand ingehaald door de prognoses aantal toekomstige bewoners en de kennelijk doelstelling van de gemeente dat iedereen binnen 10 minuten van een zwemlocatie moet wonen.</p> <p>7. Zwemmen bij bruggen en sluizen is verboden. Bij deze verzoek ik de gemeente om de wet te handhaven en uit te voeren. Graag niet verwijzen naar RWS want die verwijzen naar de gemeente voor handhaving publiek op landtongen.  <a href="https://www.binnenlandsbestuur.nl/ruimte-en-milieu/overheden-gaan-wildzwemmen-open-water-indammen">https://www.binnenlandsbestuur.nl/ruimte-en-milieu/overheden-gaan-wildzwemmen-open-water-indammen</a></p> <p>8. Roeiers houden zich niet aan gemaakte afspraken met bewoners. Per dag keren soms tientallen roeiers per dag voor mijn woonboot. De afspraken hierover worden massaal genegeerd. Ik kom graag in contact met de gemeente aangezien dit niet lukt om werkende afspraken te maken over de gemelde overlast die ik dagelijks ervaar. Graag ontvang ik nadere info over de zgn sport- roei zone waar ik kennelijk op woon maar nooit over ben geïnformeerd.</p> <p>9. Wat is de meerwaarde van een 'officiële' zwemlocatie? Nu kakken en urineren zwemmers in mijn tuin wat erg vervelend is. Is straks het alternatief dat we het hele jaar tegen stinkende Dixies aankijken?</p> <p>10. Waar blijft de publicatie van de resultaten van de Raadsvergadering november 2022 m.b.t. dit thema?</p>	<p>organisatie inclusief handhaving. Voor de uitvoering van de Visie is nog niet voldoende geld. De benodigde financiering wordt in het uitvoeringsprogramma 2024-2027 opgenomen en integraal afgewogen door de gemeenteraad.</p> <p>5. In de Visie staat dat er een verbod komt op versterkte muziek vanaf vaartuigen (verbetermogelijkheid 11.4). Op land geldt de APV die voorschrijft dat versterkte muziek alleen toegestaan is als deze geen overlast veroorzaakt.</p> <p>6. Het onderzoek van bureau Mulier waar u naar verwijst heeft plaatsgevonden in de zomer van 2021. Het klopt dat toen sprake was van een zomer met weinig warme dagen en een coronapandemie. Desalniettemin beschouwen wij het onderzoek wel als bruikbaar omdat toen al op een aantal dagen hele hoge bezoekersaantallen werden gemeten, waarmee we een indruk hebben gekregen van het maximale aantal bezoekers wat we op een mooie dag kunnen verwachten.</p> <p>7. Het klopt dat zwemmen bij bruggen en sluizen volgens artikel 8.08 van het Binnenvaart Politierglement verboden is. Dit geldt dus nu ook voor de Muntsluis. Net als u constateren wij echter ook dat er in praktijk toch veel gezwommen wordt. De handhaving op de landtongen ligt inderdaad bij de gemeente, voor het verwijderen van de zwemmers uit het water zijn onze handhavers helaas niet bevoegd. Dit mogen alleen de politie of de handhavers van Rijkswaterstaat. Dit is een verwarrende situatie en één van de redenen dat gemeente en Rijk al langere tijd in gesprek zijn om het Merwedekanaal over te dragen van Rijk naar gemeente.</p> <p>8. Er is een gebruikersoverleg Merwede waarin afspraken en overlast aangekaart kunnen worden. Wij verzoeken u meldingen over overlast van roeiers bij dit overleg te agenderen.</p> <p>9. De meerwaarde van officieel zwemwater zal blijken uit het vervolgonderzoek. Hierbij zullen we overlast van officieel zwemwater voor omwonenden nadrukkelijk meewegen.</p> <p>10. Het vraagstuk van de sluitingstijden en de handhaving en daarmee het beperken van de overlast van omwonenden is een belangrijk onderdeel van het onderzoek naar de haalbaarheid van een officiële zwemwaterlocatie.</p>
--	--	---

62	Bewoner, Natuur architectuur, Lid kernteam Vergroening Singel030	<p>Bij deze stuur ik u mijn reactie op de Visie stadswater toe. Daarbij hoop ik dat er snel een aparte Visie Gezond Stadswater komt.          En dat u de hoofdtitel van deze Visie wijzigt in, Visie Gebruik Stadswater.</p> <p>Het is goed dat er een Visie op het gebruik van het oppervlaktewater in de stad Utrecht komt. Daarbij zou het uitgangspunt moeten zijn hoe we het stadswater moeten beheren zodat het gezond wordt, namelijk een goede omgeving bieden voor haar bewoners de waterflora en - fauna.</p> <p>Een ecologische goede waterkwaliteit met helder water en een grote biodiversiteit.          Veel licht, schuil en hechtingsmogelijkheden, nestgelegenheden, paai-, rust- en uitstapplaatsen, variatie in hoogteverschillen in en langs het water; welke een diversiteit aan beplanting, zuurstof en een variatie aan fauna oplevert.</p> <p>Aan de hand van een Visie gezond stadswater kan men bepalen welk gebruik van stadswater acceptabel is en zo niet dan dit gebruik niet toestaan. Activiteiten als zwemmen, varen met een motor, kanoën, picknicken, wandelen of joggen langs het water, hebben elk impact op gezond stadswater.</p> <p>En niet andersom, eerst het gebruik van het stadswater bepalen en daarna de maatregelen treffen. Maatregelen moeten zo snel mogelijk worden getroffen om de waterkwaliteit te verbeteren.</p> <p>In de Visie gezond stadswater moet uiteengezet worden welke maatregelen nodig zijn en welke invloed en gevolg een bepaald gebruik van het stadswater heeft.</p> <p>Door gezond stadswater als uitgangspunt* te nemen kunnen de wensen aan het gebruik van het Utrechts stadswater mogelijk nog eens heel anders uitpakken dan waar men nu vanuit gaat. Men kan dit gebruik van gezond stadswater met respect en wensen t.a.v. de biodiversiteit en ecologie dan ook onderbouwen, respecteren en verantwoorden naar de menselijke gebruikers toe. Het natuurlijk evenwicht in het water is door de mens uit balans geraakt. Nu is het tijd om budget vrij te maken en te investeren in het herstel van het natuurlijk evenwicht, o.a. door herinrichting van het watermilieu, en werken aan een gezond water ecosysteem met de Visie gezond stadswater. Dit vraagt tijd, begrip, kennis, respect en vooral prioriteit voor de leefbaarheid van de natuurlijke bewoners van het Utrechtse oppervlaktewater. Iets wat ik in de Visie stadswater zoals deze er nu ligt mis.</p>	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 34.
----	--	--	--

63	Bewoner veilinghaven	<p>Geacht College, Als bewoners van één van de woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast.</p> <p><b>Veiligheid.</b> De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze schepen zijn varende monumenten; specifiek varend. Het varend zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politiereglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrij gekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. De activiteiten zijn simpel weg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Direct buiten de haven op het Merwedekanaal is er het fenomeen het “brug-springen” vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren en het behoeft geen betoog dat dit levensgevaarlijk is, het is wachten op een ernstig ongeluk. In de Visie staat dat er bordjes op de brug zijn geplaatst, maar dat is niet zo. Een veiligheidsaspect wat tot slot ook genoemd moet worden is dat het grasveld ten zuiden van de havenmonding een officiële honden-uitlaatplek is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide lijkt ons een no-go.</p> <p><b>Overlast.</b> Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote</p>	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 56
----	-------------------------	---	---

	<p>zorgen. We zien de haven de laatste jaren zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt.</p> <p>*alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio's versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het zelf ook: lawaai draagt sterk over water. Daarnaast zal het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in de overlast alleen maar vergroten.</p> <p>*het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand). De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel. Ook de steiger bij onze havenloods is een deel van het jaar bewoond, wanneer onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip.</p> <p>* steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag.</p> <p>* er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van "terreur", waarbij de politie moest worden ingeschakeld.</p> <p>*op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door druggebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken.</p> <p>* de gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten.</p> <p>* gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen. Havens en kommen met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen!</p> <p>Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven</p>	
--	---	--

	<p>verminderen en de overlast ook.</p> <p>Uit de Visie Stadswater: P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (...) de gevolgen voor omwonenden. P. 36: Aan de andere kant willen we het zwemmen ook ontmoedigen of verbieden als het te veel conflicteert met andere functies, de veiligheid- en gezondheidsrisico's te groot zijn en/of leidt tot te veel overlast.</p> <p>Uitgangspunt College: "zorgvuldige afstemming met omwonenden".</p> <p>Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken.</p> <p>Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd. Gezien de plannen van de gemeente m.b.t. de Veilinghaven willen wij als scheepsbewoners vanaf nu nauw bij de planvorming betrokken worden.</p> <p>Nog even ter informatie: Folder ontwikkeling Veilinghaven <a href="https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen">https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen</a></p> <p>Regelgeving omtrend zwemmen in openbaar vaarwater <a href="https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens.">https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens.</a> <a href="https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&amp;boete_tree=21981%2C21913&amp;Linked=W+181+d">https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&amp;boete_tree=21981%2C21913&amp;Linked=W+181+d</a></p>	
--	---	--

64	Ligplaatshouder en bewoner	<p>Onlangs presenteerde u de 'Visie Stadswater' op uw website DenkMee van de gemeente Utrecht.</p> <p>Graag maak ik hierbij gebruik van uw uitnodiging om schriftelijk te reageren en mijn Visie, als houder van een GU-vergunning voor een brandstof vaartuij voor de recreatieve vaart, te geven. Ik verzoek u vriendelijk de onderstaande punten te lezen en de voorgestelde verbeter- en veranderepunten zoveel mogelijk mee te nemen in de op te stellen reactienota.</p> <p>Mijn naam is .... Ik ben ongeveer vanaf 2001 in het bezit van een ligplaatsvergunning ieder jaar op de gracht te vinden. Ik hoor dan ook tot een groep betrokken vaarders die alles hebben zien veranderen op het water, met name de laatste jaren. Ik heb bij het jaarlijkse schrijven van de gemeente Utrecht niets gelezen over de voorbereidingen voor een nieuwe Visie Stadswater.</p> <p>1) Ik zou u willen vragen de bestaande vergunninghouders actiever te benaderen en te horen over deze voorliggende 'Visie Stadswater' omdat deze groep een duurzame binding heeft met de stad en duidelijk kan weergeven waar de wensen en verbeterpunten liggen voor alle watergebruikers. Dus ook de pleziervaarders en mensen met een kleinere beurs. Het water is immers van iedereen en verschaft veel plezier. Er is nu door een te klein aantal participanten, 7 van de in totaal 482 ligvergunninghouders, meegedacht aan de nieuwe Visie Stadswater. Ik vind het namelijk belangrijk dat de watersport toegankelijk blijft ook voor onze kinderen, net zoals wij dat vroeger laagdrempelig hebben kunnen ervaren.</p> <p>2) Ik zou als inwoner en vergunninghouder graag zien dat in de nieuwe Visie meer rekening wordt gehouden met het feit dat de onlangs toegenomen drukte, overlast en vervuiling met name komt door de plastic 'wegwerpboten'. En dat er gericht beleid komt op overlast door passanten en toeristen. Ook ik ervaar overlast door afval en milieuvuiling door achtergelaten plastic vaartuigen en de luidruchtige en vaak onervaren schippers op huurboten. Sinds eind jaren negentig ben ik watersporter en daarna in het bezit, of mede-eigenaar, van een grachtenbootje. Ook ik heb het de laatste 2 jaar drukker zien worden op het water. Tijdens de Corona periode hebben veel mensen een plastic wegwerpvaartuig gekocht. Het aantal plastic rubberboten, sups en kano's is explosief toegenomen. In het 'Onderzoek gebruik Utrechts binnenwater' door Mobycon in opdracht van de gemeente Utrecht is deze toename terug te lezen. Met name het telrapport en de vergelijking naar bootsoort laten duidelijk zien dat de helft van de vaartuigen passanten zijn. De waterfietsen worden opgeteld bij de wegwerpboten en dat komt treffend terug in paragraaf 3.6.2 Vergelijking totaal niveau naar bootsoort uit het Mobycon tellingenrapport 2019-2022. <a href="https://denkmee.utrecht.nl/uploads/e27ac1e0-5beb-47e5-b68b-846c5bddbe2a/phase_file/file/4d3c1958-2390-4bf4-b300-30d090b83694/Visie_stadswater_Mobycon_tellingen_2019_tm_2022_23_sept_2022.pdf">https://denkmee.utrecht.nl/uploads/e27ac1e0-5beb-47e5-b68b-846c5bddbe2a/phase_file/file/4d3c1958-2390-4bf4-b300-30d090b83694/Visie_stadswater_Mobycon_tellingen_2019_tm_2022_23_sept_2022.pdf</a></p> <p>3) Ik zie geen enkel probleem in de opgelopen wachttijden in de gracht en rondom de singel. Het in de waterVisie opgevoerde knelpuntenprobleem en de voorgestelde éénrichtingsverkeer maatregel op de Oudegracht mag wat mij betreft van tafel.</p> <p>Het oneindig heen en weer varen en de daarmee gepaard gaande eventuele wachttijden zijn juist onderdeel van het plezier en vermaak. Het is als watersporter heel aangenaam om in de</p>	<p>1. Bij het opstellen van de Visie stadswater zijn bewoners, ondernemers en organisaties via verschillende kanalen (mail, internet, advertenties) uitgenodigd om mee te denken. Iedereen was welkom om mee te doen. Via de Denkmeesite zijn verslagen en onderzoeken gedeeld. In het participatieverslag op de Denkmeesite kunt u meer lezen over de aanpak en opbrengst. In de Visie staan 48 verbetermogelijkheden. 32 zijn opgehaald uit het participatietraject. Dat is ruim 65%. 12 verschillende gebruikersgroepen van het stadswater hebben meegedaan waaronder uw doelgroep van pleziervaarders. In de uitwerking van de Visie blijft de gemeente bewoners, organisaties en bedrijven uitnodigen om mee te denken. We zullen dit meer gericht doen voor specifieke onderwerpen omdat zaken concreter worden. De pleziervaarders worden ook uitgenodigd. Door de participatie is het emailbestand met geïnteresseerden uitgebreid tot 300 personen. Ook de mensen die een inspraakreactie hebben gestuurd voegen we toe aan deze lijst en krijgen per email een uitnodiging om mee te denken in het vervolgtraject.</p> <p>2. U maakt zich zorgen over de toename van plastic wergwerpboten. Wij verwachten dat dit deels kan worden opgelost door meer gereguleerde verhuur van fluisterbootjes. De komende jaren willen we meer nieuwe ligplaatsen aanwijzen voor fluisterbootjes en passagiersschepen (zie verbetermogelijkheid 7.4). Ook willen we strenger beleid voeren op verwaarloosde plezierboten (verbetermogelijkheid 3.1).</p> <p>3. U geeft aan dat het langer wachten voor het passeren van drukke punten langs de Oudegracht geen knelpunt is maar onderdeel van plezier en vermaak. Wat u betreft mag het voorgestelde eenrichtingsverkeer instellen op de Oudegracht van tafel. Toch ziet de gemeente reden om vast te houden aan deze maatregel. Ten eerste hebben we er positieve ervaring mee tijdens Koningsdag. Dan is het erg druk op het water. Het eenrichtingsverkeer zorgt voor een veilige en vlotte doorvaart. Daarnaast zien we afgelopen drie jaar een verdubbeling van het aantal vaartuigen op het water en we verwachten dat deze groei doorzet. Het voorgestelde eenrichtingsverkeer zoals in de concept Visie stond willen we wel wijzigen. We passen de Visie aan wat de betreft de periode. Eenrichtingsverkeer geldt alleen van juni t/m augustus en niet meer het hele jaar. Ook willen het eenrichtingsverkeer de komende jaren nog niet invoeren. We hebben berekend dat er een knelpunt ontstaat bij de Stadshuisbrug bij een</p>
----	----------------------------	---	--

	<p>vrije tijd op het water te zijn en deze kostbare tijd te kunnen doorbrengen met vrienden, familie en mede-watersporters. In deze 'wachttijd' ontstaan vaak leuke contacten met medevaarders. Het is een gezellige boel, juist omdat je een beetje moet samenwerken en communiceren. Dit hoort bij de charme van het water. Het zou zonde zijn dit weg te nemen door te veel onnodige regulatie.</p> <p>4) Ik ben tegen het invoeren van vaartijden. Dit zou namelijk betekenen dat ik na 12 uur 's avonds mijn ligplaats niet meer kan bereiken om te kunnen lossen. Of er moet een ontheffing komen. Het is begrijpelijk dat bewoners die direct aan de gracht wonen een limiet willen aan de vaartijden i.v.m. geluidsoverlast. Het is echter zo dat eigenlijk alleen in de zomer, als het nog tot laat warm is, er tot laat gevaren wordt. Regelgeving zoals het verbieden van versterkte muziek na 24.00 zou hiervoor een oplossing kunnen zijn.</p> <p>5) Ik ben tegen het voorgestelde plan over het uitfaseren en verbieden van brandstof boten op het Utrechtse stadswater en het voorgestelde verbod op brandstof varen op de Kromme Rijn vanaf 2025. Wij wonen in Utrecht als doorvoerhaven met de Oudegracht en Singel als vaarverbinding. Amsterdam is bijvoorbeeld met zijn grachten in het centrum een plezierhaven zonder doorvoer. Bovendien beperk je de overgebleven 145 ligplaatsvergunninghouders met een brandstofmotor in het uitoefenen van hun hobby. Deze 145 boten zijn vaak gewoonweg te zwaar of te ongeschikt om de overstap te kunnen maken. In het vastgoed bijvoorbeeld kunnen ook niet alle woningen van het gas af. Met dit voorstel worden vaarders verplicht om én een nieuwe motor en een nieuwe boot te kopen. Niet iedereen heeft het geld om over te stappen op elektrisch. Pleziervaart wordt zo een elitesport.</p> <p>6) Ik zou graag zien dat er een ontheffing komt voor de huidige klassieke plezierboten die ook na jarenlange hogere ligplaatskosten en verbeterde elektrificering niet in staat zijn om elektrisch te worden aangedreven. De 145 boten zijn vaak tientallen jaren oud en worden met grote zorg in de vaart gehouden en zijn inmiddels geheel klimaatneutraal. Het brandstof verbruik is minimaal. Ik zelf verbruik ongeveer 100 liter brandstof per vaarseizoen. De grote vervuilers zijn de grote boten zoals de commerciële rondvaartboten die het hele jaar varen en dat ook nog op diesel. Ook de passanten moeten niet de reden zijn dat de inwoners van Utrecht niet meer op kleine schaal brandstof aangedreven motoren kunnen gebruiken. Er zijn ongeveer 10 000 passanten die Utrecht aandoen met een benzineboot. Dit staat niet in verhouding met de paar honderd bootjes voor de Utrechtse inwoners. Het aandeel vaarbewegingen door bewoners met een GU sticker is bovendien klein en zit tussen de 2% en 5% van de totale vaarbewegingen. De uitstoot door brandstofmotoren door GU sticker houders is daarom verwaarloosbaar klein in Utrecht. Ook zijn er praktische bezwaren aan elektrische motoren. Stel je kunt met 1 zware accu 2 uur varen. Een rondje langs de singel duurt al 1,5 uur. Op een mooie zaterdagmiddag ben je makkelijk 4 uurtjes op het water. Dat betekent dat je sowieso twee accu pakketten nodig hebt voor een leuke middag. Dan kom je al uit op een investering van enkele duizenden euro's. Accu's zijn bovendien diefstalgevoelig. Dat betekent dat deze zware accu's met de auto gehaald en gebracht moeten worden voor en na het varen. Het betekent veel extra werk en ongemak voor een hele kleine</p>	<p>toename van 50% meer boten op een drukke zomerdag. Ten westen van de Stadhuisbrug ligt het rak, dus tot en met de de volgende brug, als eerste helemaal vol met wachtende boten. Een veilige en vlotte doorvaart komt dan in het geding. De gemeente wil het eenrichtingsverkeer kunnen invoeren als we dit punt bereikt hebben. We zitten dus nu nog niet op dit punt en verwachten dat we de komende jaren dit punt nog niet bereiken.</p> <p>4. U geeft aan tegen het invoeren van nachtelijk vaarverbod te zijn omdat u laat in de nacht tijdens warme zomerdagen uw boot wilt lossen. Wij passen ons voornemen niet aan. U kunt tot 23.00 varen en daarna lossen. Hierbij geldt wel de huidige regel uit de APV dat er vanaf 23 uur geen overlast mag worden gemaakt vanaf de oever.</p> <p>5. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. Voor verschillende type motorboten gelden verschillende ingangsdata wanneer het emissievrij varen wordt verplicht. Deze ingangsdata zijn 1 januari 2025, 1 januari 2027 en 1 januari 2030. Zie verder de tabel in paragraaf 2.4 van deze reactienota voor meer uitleg. Recreatievaartuigen met een ligplaats zijn kleinere plezierboten en sloepjes waarvan in 2023 70% elektrisch varen. Totaal zijn er circa 480 ligplaatsen voor recreatievaartuigen van bewoners met een ligplaats. Er zijn dus circa 145 recreatievaartuigen (30% van 480) die nog een brandstofmotor hebben. Voor deze categorie vaartuigen met ligplaats wil de gemeente emissievrij varen invoeren in twee stappen. 1) Met ingang van 1 januari 2025 verplichten we dat alle boten met een recreatieligplaatsvergunning die buiten de landelijke motorbotenroute liggen (BRTN-9) om emissievrij te zijn. Dit zijn ligplaatsen langs de oostelijke stadsbuitengracht, Biltsche Grift, Zilveren Schaats en de Leidsche Rijn (tussen Stadsbuitengracht en Amsterdamrijnkanaal) en het Merwedekanaal tussen afslag Vaartsche Rijn en sluiscomplex Oog in Al (Muntsluis). Hier liggen al kleinere boten die veelal elektrisch zijn en redelijk snel en goedkoop zijn om te bouwen met een nieuwe elektrische buitenboordmotor. 2) Met ingang van 1 januari 2027 gaat de gemeente emissievrij varen verplichten voor alle recreatievaartuigen met een ligplaats. Langs de landelijke motorbotenroute BRTN-9 geldt</p>
--	---	---

	<p>milieuwinst.</p> <p>7) Tot slot hebben de brandstof vergunninghouders er in de afgelopen jaren in de vorm van de extra heffing enorm bijgedragen aan de vergroening. Het liggeld van €515,- euro per jaar is enorm en bijna 3 maal zoveel als een emissieloze ligvergunning. Een jaarlijkse parkeervergunning voor een brandstofauto in het hartje van de stad is momenteel goedkoper. De 145 overgebleven brandstofboten kunnen dus niet anders en het zou mooi zijn als ze voor deze heffingen eens worden beloond. Op deze manier kan een belangrijk deel van de klassieke pleziervaart worden behouden voor de stad en toekomstige generaties.</p> <p>Ik wil u danken voor de mogelijkheid om te reageren en ik ontvang graag een ontvangstbevestiging van dit schrijven.</p> <p>Tevens zouden wij u graag erop wijzen dat mochten deze regels daadwerkelijk worden doorgevoerd wij gezamenlijk juridische stappen zullen ondernemen. Daarnaast zouden wij graag een onderzoek ontvangen , wat de milieu schade van de benzine bootjes die in Utrecht varen , in vergelijking met de totale uitstoot in de stad Utrecht.</p>	<p>een overgangsregeling van twee jaar. Dit betreft recreatieligplaatsen langs de Vaartsche Rijn. Op deze doorgaande route mogen tussen 2025 en 2027 nog recreatievaartuigen met een brandstofmotor liggen. Recreatievaartuigen met ligplaats en een brandstofmotor die nu buiten de BRTN 9 route liggen moeten deze dus vanaf 2025 verplaatsen naar een ligplaats langs de Vaartsche Rijn.</p> <p>Plezierboten van bezoekers zijn sloepjes die een rondje binnenstad varen en grotere motorjachten die op doorreis zijn. Het merendeel van deze boten hebben een brandstofmotor en maakt gebruik van de landelijke motorbootroute BRTN 9. De ambitie van de gemeente is om met ingang van 2030 voor deze hele groep emissievrij varen te verplichten. Dit is in lijn met de ambitie van het college om in 2030 een emissievrije zone in te voeren voor alle voertuigen in de binnenstad. De ambitie is om dit dus ook te laten gelden voor vaartuigen. De gemeente gaat in gesprek met de partners van BRTN 9 (provincies, waterschappen, RWS, gemeentes en belangenorganisaties) om deze ambitie te realiseren. Eenzijdig optreden van de gemeente kan leiden dat recreanten de BRTN 9 route vermijden. Dit is ongewenst voor alle partijen. Recreatievaartuigen varen dan om de stad Utrecht heen door niet over de Vecht te varen maar gebruik te maken van het Amsterdams Rijnkanaal.</p> <p>6. U geeft aan een uitzondering te willen maken voor de 145 klassieke motorboten omdat ze jarenlang al meer betalen voor een ligplaats dan elektrische boten en klimaatneutraal zijn. Zoals u aangeeft betalen boten met een brandstofmotor drie keer meer dan boten met een elektrische motor. Dit beleid voert de gemeente afgelopen jaren bewust om de emissievrije vaart te stimuleren. We zien de afgelopen jaren dat dit beleid heeft geleid tot meer emissievrije boten. Voor de pleziervaart wil de gemeente alleen nog een uitzondering voor historische schepen die een ligplaats hebben en zijn opgenomen in het register Varend Erfgoed Nederland.</p> <p>7. Zie de antwoorden hierboven onder punt 5 en 6.</p>
--	---	---



65	Bewoner Veilinghaven	<p>Geacht College, Als bewoners van één van de woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast.</p> <p><b>Veiligheid.</b> De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze schepen zijn varende monumenten; specifiek varend. Het varend zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politiereglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrij gekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. De activiteiten zijn simpel weg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Direct buiten de haven op het Merwedekanaal is er het fenomeen het “brug-springen” vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren en het behoeft geen betoog dat dit levensgevaarlijk is, het is wachten op een ernstig ongeluk. In de Visie staat dat er bordjes op de brug zijn geplaatst, maar dat is niet zo. Een veiligheidsaspect wat tot slot ook genoemd moet worden is dat het grasveld ten zuiden van de havenmonding een officiële honden-uitlaatplek is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide lijkt ons en no-go.</p> <p><b>Overlast.</b> Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote zorgen. We zien de haven de laatste jaren zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt. *alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot</p>	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 56
----	-------------------------	--	---

	<p>een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio's versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het zelf ook: lawaai draagt sterk over water. Daarnaast zal het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in de overlast alleen maar vergroten.</p> <p>*het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand). De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel. Ook de steiger bij onze havenloods is een deel van het jaar bewoond, wanneer onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip.</p> <p>* steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag.</p> <p>* er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van "terreur", waarbij de politie moest worden ingeschakeld.</p> <p>*op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door druggebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken.</p> <p>* de gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten.</p> <p>* gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen. Havens en kommen met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen!</p> <p>Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven verminderen en de overlast ook.</p> <p>Uit de Visie Stadswater:  P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (...) de gevolgen voor omwonenden.  P. 36: Aan de andere kant willen we het zwemmen ook ontmoedigen of verbieden als het te veel conflicteert met andere functies, de veiligheid- en gezondheidsrisico's te groot zijn en/of leidt tot te veel overlast.</p> <p>Uitgangspunt College: "zorgvuldige afstemming met omwonenden".</p> <p>Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig</p>	
--	---	--

		<p>te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken.</p> <p>Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd. Gezien de plannen van de gemeente m.b.t. de Veilinghaven willen wij als scheepsbewoners vanaf nu nauw bij de planvorming betrokken worden.</p> <p>Nog even ter informatie: Folder ontwikkeling Veilinghaven <a href="https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen">https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen</a></p> <p>Regelgeving omtrend zwemmen in openbaar vaarwater <a href="https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens.">https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens.</a> <a href="https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&amp;boete_tree=21981%2C21913&amp;Linked=W+181+d">https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&amp;boete_tree=21981%2C21913&amp;Linked=W+181+d</a></p>	
--	--	--	--

66	Bewoner	<p>Onlangs presenteerde u de 'Visie Stadswater' op uw website DenkMee van de gemeente Utrecht. Graag maak ik hierbij gebruik van uw uitnodiging om schriftelijk te reageren en mijn Visie te geven. Ik verzoek u vriendelijk de onderstaande punten te lezen en de voorgestelde verbeter- en veranderpunten zoveel mogelijk mee te nemen in de op te stellen reactienota. Mijn naam is ...</p> <p>1) Ik zou u willen vragen de bestaande vergunninghouders actiever te benaderen en te horen over deze voorliggende 'Visie Stadswater' omdat deze groep een duurzame binding heeft met de stad en duidelijk kan weergeven waar de wensen en verbeterpunten liggen voor alle watergebruikers. Dus ook de pleziervaarders en mensen met een kleinere beurs. Het water is immers van iedereen en verschaft veel plezier. Er is nu door een te klein aantal participanten, 7 van de in totaal 482 ligvergunninghouders, meegedacht aan de nieuwe Visie Stadswater. Ik vind het namelijk belangrijk dat de watersport toegankelijk blijft ook voor onze kinderen, net zoals wij dat vroeger laagdrempelig hebben kunnen ervaren.</p> <p>2) Ik zou als inwoner graag zien dat in de nieuwe Visie meer rekening wordt gehouden met het feit dat de onlangs toegenomen drukte, overlast en vervuiling met name komt door de plastic 'wegwerpboten'. En dat er gericht beleid komt op overlast door passanten en toeristen. Ook ik ervaar overlast door afval en milieuvervuiling door achtergelaten plastic vaartuigen en de luidruchtige en vaak onervaren schippers op huurboten. Sinds 2003 ben ik watersporter en daarna mede-eigenaar van een gedeelde grachtenboot. Ook ik heb het de laatste 2 jaar drukker zien worden op het water. Tijdens de Corona periode hebben veel mensen een plastic wegwerpvaartuig gekocht. Het aantal plastic rubberboten, sups en kano's is explosief toegenomen. In het 'Onderzoek gebruik Utrechts binnenwater' door Mobycon in opdracht van de gemeente Utrecht is deze toename terug te lezen. Met name het telrapport en de vergelijking naar bootsoort laten duidelijk zien dat de helft van de vaartuigen passanten zijn. De waterfietsen worden opgeteld bij de wegwerpboten en dat komt treffend terug in paragraaf 3.6.2 Vergelijking totaal niveau naar bootsoort uit het Mobycon tellingenrapport 2019-2022.  <a href="https://denkme.utrecht.nl/uploads/e27ac1e0-5beb-47e5-b68b-846c5bddbe2a/phase_file/file/4d3c1958-2390-4bf4-b300-30d090b83694/Visie_stadswater_Mobycon_tellingen_2019_tm_2022_23_sept_2022.pdf">https://denkme.utrecht.nl/uploads/e27ac1e0-5beb-47e5-b68b-846c5bddbe2a/phase_file/file/4d3c1958-2390-4bf4-b300-30d090b83694/Visie_stadswater_Mobycon_tellingen_2019_tm_2022_23_sept_2022.pdf</a></p> <p>3) Ik zie geen enkel probleem in de opgelopen wachttijden in de gracht en rondom de singel. Het in de waterVisie opgevoerde knelpuntenprobleem en de voorgestelde éénrichtingsverkeer maatregel op de Oudegracht mag wat mij betreft van tafel en is complete onzin - dit kan ik als ervaren en gediplomeerd schipper stellen. Voor de beroepsvaart - de grote rondvaartboot - is dit misschien prettig maar dit vertegenwoordigd een erg klein percentage van de gebruikers van het water. Het oneindig heen en weer varen en de daarmee gepaard gaande eventuele wachttijden zijn juist onderdeel van het plezier en vermaak. Het is als watersporter heel aangenaam om in de vrije tijd op het water te zijn en deze kostbare tijd te kunnen doorbrengen met vrienden, familie en mede-watersporters. In deze 'wachttijd' ontstaan vaak leuke contacten met medevaarders. Het is een gezellige boel, juist omdat je een beetje moet samenwerken en communiceren. Dit</p>	<p>1. Bij het opstellen van de Visie stadswater zijn bewoners, ondernemers en organisaties via verschillende kanalen (mail, internet, advertenties) uitgenodigd om mee te denken. Iedereen was welkom om mee te doen. Via de Denkmeesite zijn verslagen en onderzoeken gedeeld. In het participatieverslag op de Denkmeesite kunt u meer lezen over de aanpak en opbrengst. In de Visie staan 48 verbetermogelijkheden. 32 zijn opgehaald uit het participatietraject. Dat is ruim 65%. 12 verschillende gebruikersgroepen van het stadswater hebben meegedaan waaronder uw doelgroep van pleziervaarders. In de uitwerking van de Visie blijft de gemeente bewoners, organisaties en bedrijven uitnodigen om mee te denken. We zullen dit meer gericht doen voor specifieke onderwerpen omdat zaken concreter worden. De pleziervaarders worden ook uitgenodigd. Door de participatie is het emailbestand met geïnteresseerden uitgebreid tot 300 personen. Ook de mensen die een inspraakreactie hebben gestuurd voegen we toe aan deze lijst en krijgen per email een uitnodiging om mee te denken in het vervolgtraject.</p> <p>2. U maakt zich zorgen over de toename van plastic wegwerpboten. Wij verwachten dat dit deels kan worden opgelost door meer gereguleerde verhuur van fluisterbootjes. De komende jaren willen we meer nieuwe ligplaatsen aanwijzen voor fluisterbootjes en passagiersschepen (zie verbetermogelijkheid 7.4). Ook willen we strenger beleid voeren op verwaarloosde plezierboten (verbetermogelijkheid 3.1).</p> <p>3. U geeft aan dat het langer wachten voor het passeren van drukke punten langs de Oudegracht geen knelpunt is maar onderdeel van plezier en vermaak. Wat u betreft mag het voorgestelde eenrichtingsverkeer instellen op de Oudegracht van tafel. Toch ziet de gemeente reden om vast te houden aan deze maatregel. Ten eerste hebben we er positieve ervaring mee tijdens Koningsdag. Dan is het erg druk op het water. Het eenrichtingsverkeer zorgt voor een veilige en vlotte doorvaart. Daarnaast zien we afgelopen drie jaar een verdubbeling van het aantal vaartuigen op het water en we verwachten dat deze groei doorzet. Het voorgestelde eenrichtingsverkeer zoals in de concept Visie stond willen we wel wijzigen. We passen de Visie aan wat de betreft de periode. Eenrichtingsverkeer geldt alleen van juni t/m augustus juni t/m augustus en niet meer het hele jaar. Ook willen het eenrichtingsverkeer de komende jaren nog niet invoeren. We hebben berekend dat er een knelpunt ontstaat bij de Stadshuisbrug bij een</p>
----	---------	---	---

	<p>hoort bij de charme van het water. Het zou zonde zijn dit weg te nemen door te veel onnodige regulatie.</p> <p>4) Ik ben tegen het invoeren van vaartijden. Dit zou namelijk betekenen dat ik na 12 uur 's avonds niet meer kan varen. Het is begrijpelijk dat bewoners die direct aan de gracht wonen een limiet willen aan de vaartijden i.v.m. geluidsoverlast. Het is echter zo dat eigenlijk alleen in de zomer, als het nog tot laat warm is, er tot laat gevaren wordt. Regelgeving zoals het verbieden van versterkte muziek na 24.00 zou hiervoor een oplossing kunnen zijn.</p> <p>5) Ik ben tegen het voorgestelde plan over het uifaseren en verbieden van brandstof boten op het Utrechtse stadswater en het voorgestelde verbod op brandstof varen op de Kromme Rijn vanaf 2025. Wij wonen in Utrecht als doorvoerhaven met de Oudegracht en Singel als vaarverbinding. Amsterdam is bijvoorbeeld met zijn grachten in het centrum een plezierhaven zonder doorvoer. Bovendien beperk je de overgebleven 145 ligplaatsvergunninghouders met een brandstofmotor in het uitoefenen van hun hobby. Deze 145 boten zijn vaak gewoonweg te zwaar of te ongeschikt om de overstap te kunnen maken. In het vastgoed bijvoorbeeld kunnen ook niet alle woningen van het gas af. Met dit voorstel worden vaarders verplicht om én een nieuwe motor en een nieuwe boot te kopen. Niet iedereen heeft het geld om over te stappen op elektrisch. Pleziervaart wordt zo een elitesport. Daarnaast is er überhaupt de infrastructuur niet om alle boten op al deze ligplekken op te kunnen laden. De aanwezige infrastructuur met laadpunten langs de singel staat vaak zelfs uit omdat er te vaak kortsluiting is. De vervuiling van de pleziervaart is zo minimaal, kijk eventueel wel naar de beroepsvaart.</p> <p>6) Ik zou graag zien dat er een ontheffing komt voor de huidige klassieke plezierboten die ook na jarenlange hogere ligplaatskosten en verbeterde elektrificering niet in staat zijn om elektrisch te worden aangedreven. De 145 boten zijn vaak tientallen jaren oud en worden met grote zorg in de vaart gehouden en zijn inmiddels geheel klimaatneutraal. De grote vervuilers zijn de grote boten zoals de commerciële rondvaartboten die het hele jaar varen en dat ook nog op diesel. Ook de passanten moeten niet de reden zijn dat de inwoners van Utrecht niet meer op kleine schaal brandstof aangedreven motoren kunnen gebruiken. Het aandeel vaarbewegingen door bewoners met een GU sticker is bovendien klein en zit tussen de 2% en 5% van de totale vaarbewegingen. De uitstoot door brandstofmotoren door GU sticker houders is daarom verwaarloosbaar klein in Utrecht. Ook zijn er praktische bezwaren aan elektrische motoren. Stel je kunt met 1 zware accu 2 uur varen. Een rondje langs de singel duurt al 1,5 uur. Op een mooie zaterdagmiddag ben je makkelijk 4 uurtjes op het water. Dat betekent dat je sowieso twee accu pakketten nodig hebt voor een leuke middag. Dan kom je al uit op een investering van enkele duizenden euro's. Accu's zijn bovendien diefstalgevoelig. Dat betekent dat deze zware accu's met de auto gehaald en gebracht moeten worden voor en na het varen. Het betekent veel extra werk en ongemak voor een hele kleine milieuwinst.</p> <p>7) Tot slot hebben de brandstof vergunninghouders er in de afgelopen jaren in de vorm van de extra heffing enorm bijgedragen aan de vergroening. Het liggeld van €515,- euro per jaar is enorm en bijna 3 maal zoveel als een emissieloze ligvergunning. Een jaarlijkse</p>	<p>toename van 50% meer boten op een drukke zomerdag. Ten westen van de Stadhuisbrug ligt het rak, dus tot en met de de volgende brug, als eerste helemaal vol met wachtende boten. Een veilige en vlotte doorvaart komt dan in het geding. De gemeente wil het eenrichtingsverkeer kunnen invoeren als we dit punt bereiken hebben. We zitten dus nu nog niet op dit punt en verwachten dat we de komende jaren dit punt nog niet bereiken.</p> <p>4. U geeft aan tegen het invoeren van nachtelijk vaarverbod te zijn omdat u laat in de nacht tijdens warme zomerdagen uw boot wilt lossen. Wij passen ons voornemen niet aan. U kunt tot 23.00 varen en daarna lossen. Hierbij geldt wel de huidige regel uit de APV dat er vanaf 23 uur geen overlast mag worden gemaakt vanaf de oever.</p> <p>5. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. Voor verschillende type motorboten gelden verschillende ingangsdata wanneer het emissievrij varen wordt verplicht. Deze ingangsdata zijn 1 januari 2025, 1 januari 2027 en 1 januari 2030. Zie verder de tabel in paragraaf 2.4 van deze reactienota voor meer uitleg. Recreatievaartuigen met een ligplaats zijn kleinere plezierboten en sloepjes waarvan in 2023 70% elektrisch varen. Totaal zijn er circa 480 ligplaatsen voor recreatievaartuigen van bewoners met een ligplaats. Er zijn dus circa 145 recreatievaartuigen (30% van 480) die nog een brandstofmotor hebben. Voor deze categorie vaartuigen met ligplaats wil de gemeente emissievrij varen invoeren in twee stappen. 1) Met ingang van 1 januari 2025 verplichten we dat alle boten met een recreatieligplaatsvergunning die buiten de landelijke motorbotenroute liggen (BRTN-9) om emissievrij te zijn. Dit zijn ligplaatsen langs de oostelijke stadsbuitengracht, Biltsche Grift, Zilveren Schaats en de Leidsche Rijn (tussen Stadsbuitengracht en Amsterdamrijnkanaal) en het Merwedekanaal tussen afslag Vaartsche Rijn en sluiscomplex Oog in Al (Muntsluis). Hier liggen al kleinere boten die veelal elektrisch zijn en redelijk snel en goedkoop zijn om te bouwen met een nieuwe elektrische buitenboordmotor. 2) Met ingang van 1 januari 2027 gaat de gemeente emissievrij varen verplichten voor alle recreatievaartuigen met een ligplaats. Langs de landelijke motorbotenroute BRTN-9 geldt</p>
--	--	--

	<p>parkeervergunning voor een brandstofauto in het hartje van de stad is momenteel goedkoper. De 145 overgebleven brandstofboten kunnen dus niet anders en het zou mooi zijn als ze voor deze heffingen eens worden beloond. Op deze manier kan een belangrijk deel van de klassieke pleziervaart worden behouden voor de stad en toekomstige generaties.</p> <p>8) Daarnaast zou ik graag de aandacht willen vragen voor de willekeur van de havendienst in de uitvoering van het gestelde beleid. Boten die niet onderhouden worden maar slechts liggen om de vergunning of plek te kunnen behouden, half gezonken en niet onderhouden - zouden afgesleept moeten worden om zo ruimte te maken voor nieuwe watersporters. Uit eigen ervaring ook de constatering getrokken dat bij het stellen van dezelfde vraag, door verschillende mensen, de havendienst compleet anders reageert en overal een andere invulling geeft die beter uitkomt bij die persoon. De uitvoering aldaar zou een stuk beter kunnen.</p> <p>Ik wil u danken voor de mogelijkheid om te reageren en ik ontvang graag een ontvangstbevestiging van dit schrijven.</p> <p>Graag vraag ik u om mij in toekomst op de hoogte te houden van verdere ontwikkelingen, bijeenkomsten en vergaderdata aangaande de 'Visie Stadswater'</p> <p>PS Mijn burens op het water delen dezelfde informatie achterstand en zullen voor een groot deel de bovenstaande redenen opvoeren om aan te geven dat wij ons de afgelopen jaren niet gehoord voelen en daarom nu aan de bel trekken</p>	<p>een overgangsregeling van twee jaar. Dit betreft recreatieligplaatsen langs de Vaartsche Rijn. Op deze doorgaande route mogen tussen 2025 en 2027 nog recreatievaartuigen met een brandstofmotor liggen. Recreatievaartuigen met ligplaats en een brandstofmotor die nu buiten de BRTN 9 route liggen moeten deze dus vanaf 2025 verplaatsen naar een ligplaats langs de Vaartsche Rijn.</p> <p>Plezierboten van bezoekers zijn sloepjes die een rondje binnenstad varen en grotere motorjachten die op doorreis zijn. Het merendeel van deze boten hebben een brandstofmotor en maakt gebruik van de landelijke motorbootroute BRTN 9. De ambitie van de gemeente is om met ingang van 2030 voor deze hele groep emissievrij varen te verplichten. Dit is in lijn met de ambitie van het college om in 2030 een emissievrije zone in te voeren voor alle voertuigen in de binnenstad. De ambitie is om dit dus ook te laten gelden voor vaartuigen. De gemeente gaat in gesprek met de partners van BRTN 9 (provincies, waterschappen, RWS, gemeentes en belangenorganisaties) om deze ambitie te realiseren. Eenzijdig optreden van de gemeente kan leiden dat recreanten de BRTN 9 route vermijden. Dit is ongewenst voor alle partijen. Recreatievaartuigen varen dan om de stad Utrecht heen door niet over de Vecht te varen maar gebruik te maken van het Amsterdams Rijnkanaal.</p> <p>6. U geeft aan een uitzondering te willen maken voor de 145 klassieke motorboten omdat ze jarenlang al meer betalen voor een ligplaats dan elektrische boten en klimaatneutraal zijn. Zoals u aangeeft betalen boten met een brandstofmotor drie keer meer dan boten met een elektrische motor. Dit beleid voert de gemeente afgelopen jaren bewust om de emissievrije vaart te stimuleren. We zien de afgelopen jaren dat dit beleid heeft geleid tot meer emissievrije boten. Voor de pleziervaart wil de gemeente alleen nog een uitzondering voor historische schepen die een ligplaats hebben en zijn opgenomen in het register Varend Erfgoed Nederland.</p> <p>7. Zie de antwoorden hierboven onder punt 5 en 6.</p> <p>8. Dank voor het advies. Het huidige beleid is behoorlijk eenduidig. Gezonken boot is wegslepen waarbij wel gelegenheid wordt gegeven het zelf lichten van eigen boot. Dit beleid gaat strenger worden (paragraaf 3.1, verbetermogelijkheid 3.1). Op verwaarloosde boten gaat de gemeente strenger handhaven. Dit is met huidige beleid soms lastig</p>
--	---	--

			want subjectief wat wel of niet verwaarloosd is. De voorschriften uit de vergunning zullen hierop worden aangescherpt.
--	--	--	--

67	Bewoner en ligplaatshouder	<p>Onlangs presenteerde u de 'Visie Stadswater' op uw website DenkMee van de gemeente Utrecht.</p> <p>Graag maak ik hierbij gebruik van uw uitnodiging om schriftelijk te reageren en mijn Visie te geven.</p> <p>Ik verzoek u vriendelijk de onderstaande punten te lezen en de voorgestelde verbeter- en veranderpunten zoveel mogelijk mee te nemen in de op te stellen reactienota.</p> <p>Mijn naam is ... en ik woon in Utrecht en vaar 's zomers bijna wekelijks door de gracht.</p> <p>1)Ik zou u willen vragen de bestaande vergunninghouders en betrokkenen actiever te benaderen en te horen over deze voorliggende 'Visie Stadswater' omdat deze groep een duurzame binding heeft met de stad en duidelijk kan weergeven waar de wensen en verbeterpunten liggen voor alle watergebruikers. Dus ook de pleziervaarders en mensen met een kleinere beurs. Het water is immers van iedereen en verschaft veel plezier. Er is nu door een te klein aantal participanten, 7 van de in totaal 482 ligvergunninghouders, meegedacht aan de nieuwe Visie Stadswater. Het is zeer belangrijk dat de watersport toegankelijk blijft ook voor onze kinderen, net zoals wij dat vroeger laagdrempelig hebben kunnen ervaren.</p> <p>2) Ik zou als inwoner graag zien dat in de nieuwe Visie meer rekening wordt gehouden met het feit dat de onlangs toegenomen drukte, overlast en vervuiling met name komt door de plastic 'wegwerpboten'. En dat er gericht beleid komt op overlast door passanten en toeristen. Ook ik ervaar overlast door afval en milieuvervuiling door achtergelaten plastic vaartuigen en de luidruchtige en vaak onervaren schippers op huurboten.</p> <p>Sinds eind jaren negentig ben ik watersporter en daarna in het bezit, of mede-eigenaar, van een grachtenbootje. Ook ik heb het de laatste 2 jaar drukker zien worden op het water. Tijdens de Corona periode hebben veel mensen een plastic wegwerpvaartuig gekocht. Het aantal plastic rubberboten, sups en kano's is explosief toegenomen. In het 'Onderzoek gebruik Utrechts binnenwater' door Mobycon in opdracht van de gemeente Utrecht is deze toename terug te lezen.</p> <p>Met name het telrapport en de vergelijking naar bootsoort laten duidelijk zien dat de helft van de vaartuigen passanten zijn. De waterfietsen worden opgeteld bij de wegwerpboten en dat komt treffend terug in paragraaf 3.6.2 Vergelijking totaal niveau naar bootsoort uit het Mobycon tellingenrapport 2019-2022. <a href="https://denkmee.utrecht.nl/uploads/e27ac1e0-5beb-47e5-b68b-846c5bddbe2a/phase_file/file/4d3c1958-2390-4bf4-b300-30d090b83694/Visie_stadswater_Mobycon_tellingen_2019_tm_2022_23_sept_2022.pdf">https://denkmee.utrecht.nl/uploads/e27ac1e0-5beb-47e5-b68b-846c5bddbe2a/phase_file/file/4d3c1958-2390-4bf4-b300-30d090b83694/Visie_stadswater_Mobycon_tellingen_2019_tm_2022_23_sept_2022.pdf</a></p> <p>3) Ik zie geen enkel probleem in de opgelopen wachttijden in de gracht en rondom de singel. Het in de waterVisie opgevoerde knelpuntenprobleem en de voorgestelde éénrichtingsverkeer maatregel op de Oudegracht mag wat mij betreft van tafel.</p> <p>Het oneindig heen en weer varen en de daarmee gepaard gaande eventuele wachttijden zijn juist onderdeel van het plezier en vermaak. Het is als watersporter heel aangenaam om in de</p>	<p>Zie als eerste onze antwoorden bij inspraakreactie 64.</p> <p>6) De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen.</p> <p>9) Wij verwijzen u graag naar verbetermogelijkheid 10.7 in paragraaf 3.4. Hier staat dat we de westelijke Stadsbuitengracht willen aanwijzen voor schaatsen.</p> <p>10) De onderzoeken naar het mogelijk officieel maken zwemlocaties zijn er mede op gericht om de gevolgen voor omwonenden goed in beeld te brengen en bewoners hierbij te betrekken. Om dit te onderschrijven nemen we een nieuw leidend principe in hoofdstuk 4 van de Visie op. Het leidend principe stelt dat in de stad levendigheid in balans moet zijn met rust. Die balans is op elke plek anders. Hier is geen objectieve maatstaf voor. In de uitwerking van de Visie kunnen we samen met omwonenden nadere afspraken maken om overlast te beperken. Zie ook ons antwoord bij inspraakreactie 25.</p>
----	----------------------------	---	---



	<p>vrije tijd op het water te zijn en deze kostbare tijd te kunnen doorbrengen met vrienden, familie en mede-watersporters. In deze 'wachtijd' ontstaan vaak leuke contacten met medevaarders. Het is een gezellige boel, juist omdat je een beetje moet samenwerken en communiceren. Dit hoort bij de charme van het water. Het zou zonde zijn dit weg te nemen door te veel onnodige regulatie.</p> <p>4) Ik ben tegen het invoeren van vaartijden. Dit zou namelijk betekenen dat ik na 12 uur 's avonds niet meer kan varen. Het is begrijpelijk dat bewoners die direct aan de gracht wonen een limiet willen aan de vaartijden i.v.m. geluidsoverlast. Het is echter zo dat eigenlijk alleen in de zomer, als het nog tot laat warm is, er tot laat gevaren wordt. Regelgeving zoals het verbieden van versterkte muziek na 24.00 zou hiervoor een oplossing kunnen zijn.</p> <p>5) Ik ben tegen het voorgestelde plan over het uifaseren en verbieden van brandstof boten op het Utrechtse stadswater en het voorgestelde verbod op brandstof varen op de Kromme Rijn vanaf 2025. Wij wonen in Utrecht als doorvoerhaven met de Oudegracht en Singel als vaarverbinding. Amsterdam is bijvoorbeeld met zijn grachten in het centrum een plezierhaven zonder doorvoer.</p> <p>Bovendien beperk je de overgebleven 145 ligplaatsvergunninghouders met een brandstofmotor in het uitoefenen van hun hobby. Deze 145 boten zijn vaak gewoonweg te zwaar of te ongeschikt om de overstap te kunnen maken. In het vastgoed bijvoorbeeld kunnen ook niet alle woningen van het gas af.</p> <p>Met dit voorstel worden vaarders verplicht om én een nieuwe motor en een nieuwe boot te kopen. Niet iedereen heeft het geld om over te stappen op elektrisch. Pleziervaart wordt zo een elitesport.</p> <p>6) Ik zou graag een onderzoek willen zien waaruit blijkt dat de overgebleven boten daadwerkelijk een onaanvaardbare hoeveelheid koolstofdioxide uitstoten of dat dit komt door autoverkeer, industrie, vliegverkeer en overige uitstoot.</p> <p>7) Ik zou graag zien dat er een ontheffing komt voor de huidige klassieke plezierboten die ook na jarenlange hogere ligplaatskosten en verbeterde elektrificering niet in staat zijn om elektrisch te worden aangedreven. De 145 boten zijn vaak tientallen jaren oud en worden met grote zorg in de vaart gehouden en zijn inmiddels geheel klimaatneutraal.</p> <p>De grote vervuilers zijn de grote boten zoals de commerciële rondvaartboten die het hele jaar varen en dat ook nog op diesel. Ook de passanten moeten niet de reden zijn dat de inwoners van Utrecht niet meer op kleine schaal brandstof aangedreven motoren kunnen gebruiken. Het aandeel vaarbewegingen door bewoners met een GU sticker is bovendien klein en zit tussen de 2% en 5% van de totale vaarbewegingen. De uitstoot door brandstofmotoren door GU sticker houders is daarom verwaarloosbaar klein in Utrecht.</p> <p>Ook zijn er praktische bezwaren aan elektrische motoren. Stel je kunt met 1 zware accu 2 uur varen. Een rondje langs de singel duurt al 1,5 uur. Op een mooie zaterdagmiddag ben je makkelijk 4 uurtjes op het water. Dat betekent dat je sowieso twee accu pakketten nodig hebt voor een leuke middag. Dan kom je al uit op en investering van enkele duizenden euro's. Accu's</p>	
--	---	--

	<p>zijn bovendien diefstalgevoelig. Dat betekent dat deze zware accu's met de auto gehaald en gebracht moeten worden voor en na het varen. Het betekent veel extra werk en ongemak voor een hele kleine milieuwinst.</p> <p>8) De brandstof vergunninghouders er in de afgelopen jaren in de vorm van de extra heffing enorm bijgedragen aan de vergroening. Het ligt van €515,- euro per jaar is enorm en bijna 3 maal zoveel als een emissieloze ligvergunning. Een jaarlijkse parkeervergunning voor een brandstofauto in het hartje van de stad is momenteel goedkoper.</p> <p>De 145 overgebleven brandstofboten kunnen dus niet anders en het zou mooi zijn als ze voor deze heffingen eens worden beloond. Op deze manier kan een belangrijk deel van de klassieke pleziervaart worden behouden voor de stad en toekomstige generaties.</p> <p>9) Als schaatser zou ik in de Visie graag een hoofdstuk 'ijsbeleid' terug zien. Momenteel zijn er volgens mij geen concrete afspraken wanneer en bij welke vorstperiode er een vaarverbod komt om ijsvorming te realiseren. Het schaatsen op de singel en gracht is voor veel inwoners een prachtig moment om naar uit te kijken en is in mijn ogen eenvoudig te faciliteren.</p> <p>10) Als zwemmer begrijp ik de behoefte voor meer zwemwater van kwaliteit maar ik kan me voorstellen dat dit voor direct omwonende heel veel impact kan hebben en verstoring van de directe leefomgeving. In de rapportage in opdracht van de gemeente door onderzoeksbureau Mulier lees ik veel over de mogelijkheden. Omwonenden verdienen echter bescherming en daarom zou ik de gemeente adviseren een effectrapportage op te stellen. Het water werkt altijd geluidsversterkend en daar verwacht ik voor omwonenden serieuze overlast. Dat is iets wat ik laatste tijd van diverse bewoners langs het water terug hoor.</p> <p>Ik wil u danken voor de mogelijkheid om te reageren en ik ontvang graag een ontvangstbevestiging van dit schrijven.</p> <p>Graag vraag ik u om mij in toekomst op de hoogte te houden van verdere ontwikkelingen, bijeenkomsten en vergaderdata aangaande de 'Visie Stadswater'.</p> <p>PS</p> <p>Mijn burens op het water delen dezelfde informatie achterstand en zullen voor een groot deel de bovenstaande redenen opvoeren om aan te geven dat wij ons de afgelopen jaren niet gehoord voelen en daarom nu aan de bel trekken.</p>	
--	---	--

68	Bewoner veilinghaven	<p>Geacht College, Als bewoner van een van de woonschepen in de Veilinghaven reageer ik op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Mijn bezwaren betreffen de veiligheid en overlast.</p> <p><b>Veiligheid</b> De Veilinghaven is ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Onze schepen zijn varende monumenten. Het varend zijn is een verplichting opgelegd door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven en zwemmers zijn ronduit een onveilige combinatie. Dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politierglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Regelmatig zijn wij schippers met de schrik vrij gekomen als wij de haven in of uitvaren. Zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen moeilijk uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Op de kop van de haven, op het Merwedekanaal is er het fenomeen "brug-springen" vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren, inclusief de hartverlamme bijna-ongelukken. Het is levensgevaarlijk en ook hier is het een kwestie van wachten op een ernstig ongeluk. We drukken het onze eigen kinderen ferm op het hart en gelukkig begrijpen zij als schipperskinderen het gevaar en laten ze het uit hun hoofd, maar dat geldt niet voor vele andere Utrechtse kinderen. In de Visie wordt hierover melding gemaakt dat er bordjes op de brug zijn geplaatst. Dit is niet het geval is. Rest het punt dat als je toestaat of zelfs legaliseert dat er gezwommen wordt, een bordje op een brug, een farce is. Het zwemmen in havens, vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen. Dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen + haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote en ronduit slechte en domme vergissing zijn als de gemeente Utrecht hier tegengesteld in zou besluiten. In de Visie lezen wij tevens over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren. Ook dat conflicteert met het zwemmen in de Veilinghaven. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet zou moeten willen en accepteren. Een haven is geen zwembad of recreatieplas.</p> <p><b>Overlast</b> De laatste jaren is onze woonplek tussen mei en september steeds meer veranderd in een drukke recreatieplas/ligweide, met alle overlast van dien. Het maakt het wonen zomers fors onleefbaar.</p>	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 56
----	-------------------------	---	---

		<p>Alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen rondom de haven, maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio's versterkt worden en overlast geven. In de Visie zelf wordt ook aangegeven dat lawaai sterk draagt over water.</p> <p>Ik werk gemiddeld 2 dagen in de week thuis, maar dat is tussen mei en september door de geluidsoverlast niet meer te doen. Afgelopen zomer heb ik met serieuze geluidsbescherming achter mijn laptop gezeten, om nog enigszins geconcentreerd te kunnen werken. Online overleggen kunnen niet anders dan met een koptelefoon op en een collega uitnodigen om bij mij gezamenlijk te werken en te overleggen is er gedurende de periode tussen mei en september ook niet meer bij. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom). Bordjes die aangegeven dat dit niet toegestaan is, worden genegeerd. Het geeft ronduit overlast om op dit soort overtredingen alert te moeten zijn en de desbetreffenden aan te moeten spreken. Er wordt regelmatig in de hele haven bij schepen gehangen en op onze schepen geklommen. Dat staat feitelijk gelijk aan het binnentreden van iemands huis. Een aantal malen was er zelfs sprake van "terreur", waarbij de politie moest worden ingeschakeld.</p> <p>Het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de Haven. Ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond en bevindt zich op minder dan 30 meter afstand. De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel. Alsof het nog niet genoeg is beperkt de overlast zich niet tot de dag, maar gaat deze frequent door tot diep in de nacht. Tot 01.00 of 02.00 uur hangen, zwemmen en luidkeels roepen is haast een vast gegeven worden. Ik kan er zelf vaak niet door slapen, laat staan mijn dochter van 12 die eerder naar bed gaat en vaak uit haar slaap gehaald wordt door de overlast. De gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten. Gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst zijn. Het verplaatsten van het zwemmen van het kanaal verder de haven in en er een officiële zwemplek met voorzieningen van maken, zal de overlast nog meer vergroten, terwijl deze nu al ondoenlijk is.</p> <p>Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken, maar juist te verkleinen door actiever te handelen als het gaat om veiligheid en overlast. <b>Havens en kommen met woonschepen zijn, zeker in drukke woonwijken, geen recreatieplassen!</b></p> <p>Tot op heden hebben wij van de gemeente geen actieve uitnodiging ontvangen om mee te denken. Wij zijn zelfs niet gevraagd onze mening te geven. Gezien de plannen van de gemeente</p>	
--	--	--	--

		met betrekking tot de Veilinghaven verwachten wij als scheepsbewoners, direct betrokkenen en burgers van onze stad, vanaf nu, nauw bij de planvorming betrokken worden door de gemeente.	
--	--	--	--

69	Bewoner veilinghaven	<p>Reactie op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht Geacht College, Als bewoners van één van de woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast.</p> <p><b>Veiligheid.</b> De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze schepen zijn varende monumenten; specifiek varend. Het varend zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politiereglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrij gekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. De activiteiten zijn simpel weg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Direct buiten de haven op het Merwedekanaal is er het fenomeen het “brug-springen” vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren en het behoeft geen betoog dat dit levensgevaarlijk is, het is wachten op een ernstig ongeluk. In de Visie staat dat er bordjes op de brug zijn geplaatst, maar dat is niet zo. Een veiligheidsaspect wat tot slot ook genoemd moet worden is dat het grasveld ten zuiden van de havenmonding een officiële honden-uitlaatplek is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide lijkt ons en no-go.</p>	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 56
----	-------------------------	---	---

	<p><b>Overlast.</b></p> <p>Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote zorgen. We zien de haven de laatste jaren zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt.</p> <p>*alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio's versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het zelf ook: lawaai draagt sterk over water. Daarnaast zal het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in de overlast alleen maar vergroten.</p> <p>*het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand). De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel. Ook de steiger bij onze havenloods is een deel van het jaar bewoond, wanneer onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip.</p> <p>* steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag.</p> <p>* er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van "terreur", waarbij de politie moest worden ingeschakeld.</p> <p>*op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door druggebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken.</p> <p>* de gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten.</p> <p>* gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen.</p> <p>Havens en kommen met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen! Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven verminderen en de overlast ook.</p> <p>Uit de Visie Stadswater: P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (...) de gevolgen voor omwonenden. P. 36: Aan de andere kant willen we het zwemmen ook ontmoedigen of verbieden als het te veel conflicteert met andere functies, de veiligheid- en gezondheidsrisico's te groot zijn en/of leidt tot</p>	
--	---	--

	<p>te veel overlast. Uitgangspunt College: "zorgvuldige afstemming met omwonenden". Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken. Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd. Gezien de plannen van de gemeente m.b.t. de Veilinghaven willen wij als scheepsbewoners vanaf nu nauw bij de planvorming betrokken worden.</p> <p>Nog even ter informatie: Folder ontwikkeling Veilinghaven <a href="https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen">https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen</a> Regelgeving omtrend zwemmen in openbaar vaarwater <a href="https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens.">https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens.</a> <a href="https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&amp;boete_tree=21981%2C21913&amp;Linked=W+181+d">https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&amp;boete_tree=21981%2C21913&amp;Linked=W+181+d</a></p>	
--	---	--



70	Bewoner en ligplaatshouder	<p>Onlangs presenteerde u de 'Visie Stadswater' op uw website DenkMee van de gemeente Utrecht. Graag maak ik hierbij gebruik van uw uitnodiging om schriftelijk te reageren en mijn Visie, als houder van een GU-vergunning voor een brandstof vaartuig voor de recreatieve vaart, te geven. Ik verzoek u vriendelijk de onderstaande punten te lezen en de voorgestelde verbeter- en veranderpunten zoveel mogelijk mee te nemen in de op te stellen reactienota. Mijn naam is ...</p> <p>Ik ben ongeveer vanaf 2008 in het bezit van een ligplaatsvergunning en zeker sinds 1995! ieder jaar op de gracht te vinden. Ik hoor dan ook tot een groep betrokken vaarders die alles hebben zien veranderen op het water, met name de laatste jaren. Ik heb bij het jaarlijkse schrijven van de gemeente Utrecht niets gelezen over de voorbereidingen voor een nieuwe Visie Stadswater.</p> <p>1) Ik zou u willen vragen de bestaande vergunninghouders actiever te benaderen en te horen over deze voorliggende 'Visie Stadswater' omdat deze groep een duurzame binding heeft met de stad en duidelijk kan weergeven waar de wensen en verbeterpunten liggen voor alle watergebruikers. Dus ook de pleziervaarders en mensen met een kleinere beurs. Het water is immers van iedereen en verschaft veel plezier. Er is nu door een te klein aantal participanten, 7 van de in totaal 482 ligvergunninghouders, meegedacht aan de nieuwe Visie Stadswater. Ik vind het namelijk belangrijk dat de watersport toegankelijk blijft ook voor onze kinderen, net zoals wij dat vroeger laagdrempelig hebben kunnen ervaren.</p> <p>2) Ik zou als inwoner en vergunninghouder graag zien dat in de nieuwe Visie meer rekening wordt gehouden met het feit dat de onlangs toegenomen drukte, overlast en vervuiling met name komt door de plastic 'wegwerpboten'. En dat er gericht beleid komt op overlast door passanten en toeristen. Ook ik ervaar overlast door afval en milieuvervuiling door achtergelaten plastic vaartuigen en de luidruchtige en vaak onervaren schippers op huurboten. Sinds eind jaren negentig ben ik watersporter en daarna in het bezit, of mede-eigenaar, van een grachtenbootje. Ook ik heb het de laatste 2 jaar drukker zien worden op het water. Tijdens de Corona periode hebben veel mensen een plastic wegwerpvaartuig gekocht. Het aantal plastic rubberboten, sups en kano's is explosief toegenomen. In het 'Onderzoek gebruik Utrechts binnenwater' door Mobycon in opdracht van de gemeente Utrecht is deze toename terug te lezen. Met name het telrapport en de vergelijking naar bootsoort laten duidelijk zien dat de helft van de vaartuigen passanten zijn. De waterfietsen worden opgeteld bij de wegwerpboten en dat komt treffend terug in paragraaf 3.6.2 Vergelijking totaal niveau naar bootsoort uit het Mobycon tellingenrapport 2019-2022. <a href="https://denkmee.utrecht.nl/uploads/e27ac1e0-5beb-47e5-b68b-846c5bddbe2a/phase_file/file/4d3c1958-2390-4bf4-b300-30d090b83694/Visie_stadswater_Mobycon_tellingen_2019_tm_2022_23_sept_2022.pdf">https://denkmee.utrecht.nl/uploads/e27ac1e0-5beb-47e5-b68b-846c5bddbe2a/phase_file/file/4d3c1958-2390-4bf4-b300-30d090b83694/Visie_stadswater_Mobycon_tellingen_2019_tm_2022_23_sept_2022.pdf</a></p> <p>3) Ik zie geen enkel probleem in de opgelopen wachttijden in de gracht en rondom de singel. Het in de waterVisie opgevoerde knelpuntenprobleem en de voorgestelde éénrichtingsverkeer maatregel op de Oudegracht mag wat mij betreft van tafel. Het oneindig heen en weer varen en de daarmee gepaard gaande eventuele wachttijden zijn juist onderdeel van het plezier en vermaak. Het is als watersporter heel aangenaam om in de vrije tijd op het water te zijn en deze kostbare tijd te kunnen doorbrengen met vrienden, familie en mede-watersporters. In deze</p>	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 64.
----	----------------------------	--	--

		<p>'wachtijd' ontstaan vaak leuke contacten met medevaarders. Het is een gezellige boel, juist omdat je een beetje moet samenwerken en communiceren. Dit hoort bij de charme van het water. Het zou zonde zijn dit weg te nemen door te veel onnodige regulatie.</p> <p>4) Ik ben tegen het invoeren van vaartijden. Dit zou namelijk betekenen dat ik na 12 uur 's avonds mijn ligplaats niet meer kan bereiken om te kunnen lossen. Of er moet een ontheffing komen. Het is begrijpelijk dat bewoners die direct aan de gracht wonen een limiet willen aan de vaartijden i.v.m. geluidsoverlast. Het is echter zo dat eigenlijk alleen in de zomer, als het nog tot laat warm is, er tot laat gevaren wordt. Regelgeving zoals het verbieden van versterkte muziek na 24.00 zou hiervoor een oplossing kunnen zijn.</p> <p>5) Ik ben tegen het voorgestelde plan over het uifaseren en verbieden van brandstof boten op het Utrechtse stadswater en het voorgestelde verbod op brandstof varen op de Kromme Rijn vanaf 2025. Wij wonen in Utrecht als doorvoerhaven met de Oudegracht en Singel als vaarverbinding. Amsterdam is bijvoorbeeld met zijn grachten in het centrum een plezierhaven zonder doorvoer. Bovendien beperk je de overgebleven 145 ligplaatsvergunninghouders met een brandstofmotor in het uitoefenen van hun hobby. Deze 145 boten zijn vaak gewoonweg te zwaar of te ongeschikt om de overstap te kunnen maken. In het vastgoed bijvoorbeeld kunnen ook niet alle woningen van het gas af. Met dit voorstel worden vaarders verplicht om én een nieuwe motor en een nieuwe boot te kopen. Niet iedereen heeft het geld om over te stappen op elektrisch. Pleziervaart wordt zo een elitesport.</p> <p>6) Ik zou graag zien dat er een ontheffing komt voor de huidige klassieke plezierboten die ook na jarenlange hogere ligplaatskosten en verbeterde elektrificering niet in staat zijn om elektrisch te worden aangedreven. De 145 boten zijn vaak tientallen jaren oud en worden met grote zorg in de vaart gehouden en zijn inmiddels geheel klimaatneutraal. Het brandstof verbruik is minimaal. Ik zelf verbruik ongeveer 60-70 liter brandstof per vaarseizoen in mijn zuinige viertakt motor. De grote vervuilers zijn de grote boten zoals de commerciële rondvaartboten die het hele jaar varen en dat ook nog op diesel. Ook de passanten moeten niet de reden zijn dat de inwoners van Utrecht niet meer op kleine schaal brandstof aangedreven motoren kunnen gebruiken. Het aandeel vaarbewegingen door bewoners met een GU sticker is bovendien klein en zit tussen de 2% en 5% van de totale vaarbewegingen. De uitstoot door brandstofmotoren door GU sticker houders is daarom verwaarloosbaar klein in Utrecht. Ook zijn er praktische bezwaren aan elektrische motoren. Stel je kunt met 1 zware accu 2 uur varen. Een rondje langs de singel duurt al 1,5 uur. Op een mooie zaterdagmiddag ben je makkelijk 4 uurtjes op het water. Dat betekent dat je sowieso twee accu pakketten nodig hebt voor een leuke middag. Dan kom je al uit op een investering van enkele duizenden euro's. Accu's zijn bovendien diefstalgevoelig. Dat betekent dat deze zware accu's met de auto gehaald en gebracht moeten worden voor en na het varen. Het betekent veel extra werk en ongemak voor een hele kleine milieuwinst.</p> <p>7) Tot slot hebben de brandstof vergunninghouders er in de afgelopen jaren in de vorm van de extra heffing enorm bijgedragen aan de vergroening. Het liggeld van €515,- euro per jaar is enorm en bijna 3 maal zoveel als een emissieloze ligvergunning. Een jaarlijkse</p>	
--	--	---	--

	<p>parkeervergunning voor een brandstofauto in het hartje van de stad is momenteel goedkoper. De 145 overgebleven brandstofboten kunnen dus niet anders en het zou mooi zijn als ze voor deze heffingen eens worden beloond. Op deze manier kan een belangrijk deel van de klassieke pleziervaart worden behouden voor de stad en toekomstige generaties.</p> <p>Ik wil u danken voor de mogelijkheid om te reageren en ik ontvang graag een ontvangstbevestiging van dit schrijven. Graag vraag ik u om mij in toekomst op de hoogte te houden van verdere ontwikkelingen, bijeenkomsten en vergaderdata aangaande de 'Visie Stadswater'.</p> <p>PS Mijn burens op het water delen dezelfde informatie achterstand en zullen voor een groot deel de bovenstaande redenen opvoeren om aan te geven dat wij ons de afgelopen jaren niet gehoord voelen en daarom nu aan de bel trekken.</p>	
--	--	--

71	Orca, Triton en Viking	<p>Geacht college, Middels dit schrijven reageren de Utrechtse roeiverenigingen Orca, Triton en Viking op de Visie Stadwater Utrecht. De ontwikkeling van deze Visie hebben wij met veel aandacht gevolgd. De projectorganisatie heeft ons vanaf het eerste moment betrokken en wij zien de aandacht voor het roeien in de stad prominent terug in het document. In deze reactie focussen wij ons op de ambities en maatregelen die u voorstelt voor het Merwedekanaal, het enige trainingswater voor de roeiers in Utrecht. Recreatief maken de roeiverenigingen ook gebruik van andere vaarwegen in de stad. Dit gebruik gaat vooralsnog echter prima samen met de ambities en maatregelen die u voor deze delen van het vaarwater voor ogen hebt.</p> <p>Onze reactie is opgebouwd uit drie onderdelen:</p> <p>A. De belangrijkste pluspunten in de Visie stadswater  B. Een aantal tekstuele wijzigingsvoorstellen  C. Suggesties voor het aanscherpen, dan wel aanvullen van de ambities en maatregelen  Wij zijn natuurlijk altijd bereid om onze reactie mondeling toe te lichten.</p> <p><b>A. Belangrijke pluspunten in de Visie stadswater</b></p> <p>Al langere tijd maken de roeiverenigingen zich zorgen over de veiligheid op het Utrechtse vaarwater en het Merwedekanaal in het bijzonder. Veel gebruikers van het vaarwater zijn niet op de hoogte van de (vaar)regels en er vindt zo goed als geen handhaving van de geldende (vaar)regels plaats. Elk jaar zijn de roeiverenigingen weer opgelucht dat er zich geen ernstige incidenten hebben voorgedaan. Wij zijn daarom blij dat de gemeente inzet op communicatie over regels, handhaving en veiligheid (p. 40, p.65-p.70)</p> <p>Een ander groot zorgpunt van de roeiverenigingen is de toegenomen zwemactiviteit in het Merwedekanaal. Roeien en zwemmen zijn een levensgevaarlijke combinatie. We mogen van geluk spreken dat alle betrokkenen met de schrik vrij kwamen toen twee jaar geleden een zwemmer vanaf de Muntbrug op een roeiboot sprong. Al jaren vragen wij om handhaving van het zwemverbod en we zijn blij dat het college in de Visie stadswater nu expliciet de keuze maakt om het zwemverbod voor het Merwedekanaal te handhaven (p. 49). Er wordt een uitzondering gemaakt voor de Muntkom en Veilinghaven. We zien hierin een potentieel risico. De Muntkom kunnen de roeiers op mooie zomerse avonden nog vermijden, door voor de Muntbrug om te keren. De locatie Veilinghaven is echter halverwege het trainingswater en die locatie kunnen we niet vermijden.</p> <p>We verzoeken het college om het zwemverbod in de Veilinghaven te handhaven totdat er duidelijkheid is over het zwemmen op deze locatie. Zo voorkomen we ongelukken. We zijn blij met het onderzoek naar beide zwemlocaties, omdat duidelijkheid snel geboden is. En we moeten zeker met elkaar in gesprek over de exacte begrenzing van het vaar- en zwemgedeelte (p.49). In goede samenwerking heeft Viking afgelopen jaar met de gemeente de mogelijkheden verkend</p>	<p>A. Dank voor uw reactie. Fijn om jullie belangrijkste pluspunten uit de Visie stadswater te lezen.</p> <p>B. Dank voor jullie voorgestelde tekstwijzigingen. We nemen ze allemaal over. We zijn het niet eens met uw opmerking dat roeiers in principe geen vaart hoeven te minderen bij de Muntbrug. Elke vaarweggebruiker moet zich houden aan 'goed zeemansschap'. Met hoge snelheid onder de Muntbrug door varen, met geen zicht wat er zich aan de andere kant bevindt, is gevaarlijk. Naar onze mening is dit dus geen goed zeemansschap.</p> <p>C. Voor de komende monitoring zullen we met de roeiverenigingen afspraken maken welk tijdstippen we het beste de vaarbewegingen en incidenten bij de Muntbrug kunnen tellen (paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 12.1). Ook zullen we onder verbetermogelijkheid 12.1 opnemen dat we bij eventuele nieuwe knelpunten op het Merwedekanaal indien nodig kunnen bijsturen en aanvullende maatregelen kunnen nemen. In de Visie zijn er geen mogelijkheden opgenomen om het Merwedekanaal als 'sportlandschap' te benoemen. Bij de uitwerking van de Visie gaan we graag met jullie en andere gebruikers in gesprek wat dit zou kunnen inhouden en wat dit gaat opleveren. U geeft aan mee te denken bij het uitvoeringsprogramma Goederenvervoer. Wij verwachten dit uitvoeringsprogramma rond de zomer van 2023 te publiceren. Direct betrokkenen zijn geconsulteerd (vervoerders, verladers, CABU). Binnen de verschillende uitvoeringsprojecten wordt de omgeving meegenomen. Via het regulier overleg wat u met gemeente heeft kunnen we u nader informeren. Goede suggestie om de aanwezigheid van roeiers op te nemen in communicatie/vaarkarten (paragraaf 3.4, verbetermogelijkheid 10.2).</p>
----	------------------------	--	--

		<p>voor een op- en afstapplek en kleine botenloods langs de Vecht. Voor het recreatieve roeien zou dit een buitenkans zijn en mogelijk verbindt deze 'dependance' meer inwoners uit het noorden van de stad aan de sport.</p> <p>Andere goede ontwikkelingen in de Visie stadswater vinden wij het invoeren van emissievrij varen op het Merwedekanaal. Dit is ook voor de gezondheid van onze sporters heel prettig. Daarnaast zijn we blij met het verbod op jetski's. Daarvoor is op de Utrechtse vaarwegen inderdaad geen plek. Ze zijn 's zomers regelmatig te vinden op het water tussen de kruising Vaartsche Rijn/Merwedekanaal en de Noordersluis en veroorzaken daar veel overlast en brengen met hun golfslag onze roeiers in gevaar.</p> <p><b>B. Tekstuele wijzigingsvoorstellen</b></p> <p>Op p.13 van de Visie is een plaatje opgenomen waarin de roeiroute is ingetekend. Het plaatje klopt echter niet helemaal. Het roeiwater/trainingswater loopt van de Noordersluis (dus voorbij de Liesboschbrug) tot in de Muntsluis (dus voorbij de Muntbrug). Wij verzoeken u het plaatje aan te passen, evenals de tekst op p.15.</p> <p>Op p.29 staan ledenaantallen genoemd. Afgelopen seizoen hebben zich echter (veel) minder leden uitgeschreven bij Orca en Triton. Het aantal roeiers is op dit moment circa 3.000 (ipv 2.500). Verzoek is om op p.31 een peildatum en bronvermelding toe te voegen.</p> <p>Op p.48 en p.49 worden voorbeelden gegeven over risico's voor zwemmen. Beide keren staat er als voorbeeld 'intensief gemotoriseerd verkeer'. Ons voorstel is om daar ook 'veel roeiverkeer' aan toe te voegen. Op het Merwedekanaal is dat een veel groter en reëler risico dan gemotoriseerd verkeer.</p> <p>Tot slot staan op p.70 de maatregelen genoemd die eerder zijn afgesproken om de Muntkom veiliger te maken als de Leidsche Rijn wordt doorgetrokken. We merken op dat de roeiers in principe geen vaart hoeven te minderen bij deze brug vanwege de lage doorvaarthoogte. Roeiers gaan hier indien nodig op volle snelheid onderdoor. Daarnaast verzoeken wij u de tekst 'of erger' weg te halen in de zin over het gevaar dat andere vaartuigen op hoge snelheid in aanvaring komen met roeiers of zwemmers. Het risico is voor beide (roeier en zwemmer) heel erg groot. Als een roeiboot in aanvaring komt met een ander vaartuig, slaat de roeiboot altijd om. De roeiboot geeft de roeiers geen enkele bescherming en vormt juist een risico. Roeiers kunnen bij een aanvaring op z'n kop in het water vast komen te zitten in/met hun boot.</p> <p><b>C. Voorstellen voor aanscherping</b></p> <p>In februari van dit jaar hebben het college en de drie roeiverenigingen een convenant afgesloten. Ook de Visie refereert hieraan. In het convenant is een aantal keer vooruit verwezen naar de Visie stadswater, die toen al in ontwikkeling was. De verbetermaatregelen in het convenant zijn inderdaad opgenomen in de Visie (o.a. veiligheidsmaatregelen in de Muntkom, handhaven van vaarregels en aanpassingen aan bruggen om springen te ontmoedigen). Een aantal afspraken komt echter niet terug in de Visie.</p>	
--	--	---	--

		<p>Allereerst de afspraak om de drukte en veiligheid op het Merwedekanaal structureel te monitoren en onder te brengen in de bestaande monitor. Deze monitor krijgt ook in de Visie veel aandacht. De metingen van afgelopen jaar zijn echter onvoldoende aangepast op de specifieke situatie op het Merwedekanaal. In het convenant is afgesproken dat de metingen zouden worden aangepast voor wat betreft locaties en tijden.</p> <p>We hebben daar dit jaar ook input voor geleverd. Deze input is echter niet overgenomen. Gelukkig is wel de locatie bij de Munt dit jaar toegevoegd en zijn roeiboten nu een aparte categorie. Maar om de situatie op het Merwedekanaal goed te monitoren is het belangrijk om ook bij de Veilinghaven te meten én op andere meetmomenten. De metingen zijn nu steeds in de zomervakantie. En dat is juist de enige periode in het jaar dat het roeien op een lager pitje staat. De knelpunten op het Merwedekanaal spelen vooral in de mooie maanden voor en na de zomervakantie. Verder vinden de huidige metingen allemaal in het weekend plaats. Om een goed beeld te krijgen van de drukte op het Merwedekanaal is een doordeweekse avond tussen 17 uur en 21 uur zeker zo belangrijk. Wij verzoeken het college om volgend jaar wél iets te doen met onze voorstellen.</p> <p>In het convenant wordt ook gesproken over de menging van gebruikers op het Merwedekanaal. Momenteel gaat dat over het algemeen nog goed. Er zijn (nog) nauwelijks motorbootjes en alleen zo nu en dan gaat er een SUP of kano over het kanaal. We verwachten hierin verandering. Met name als gevolg van het doortrekken van de Leidsche Rijn en de ontwikkeling van de nieuwe woonwijken langs het kanaal. We begrijpen dat het nu nog lastig is om afspraken te concretiseren over het gebruik. We zouden wel graag zien dat het college hier oog voor blijft houden en bijvoorbeeld in de Visie opneemt dat aanvullende maatregelen kunnen worden ingezet als in de nabije toekomst (bijvoorbeeld uit de metingen) blijkt dat de functiemenging tot nieuwe knelpunten leidt. Wij claimen geen alleenrecht op het Merwedekanaal, maar we vragen het college wel alert te blijven op het behoud van de roeisport, die in Utrecht niet kan uitwijken naar een andere locatie.</p> <p>In het verlengde van bovenstaande constateren wij dat in de Visie geen acties zijn opgenomen om de mogelijkheid te onderzoeken het Merwedekanaal als 'sportlandschap' te benoemen. In het convenant is afgesproken dat dit onderzoek er zou komen. Tot op heden hebben wij hierover niks vernomen. Wij verzoeken het college dit onderzoek alsnog op te nemen in de (uitwerking van) de Visie.</p> <p>Verder gaat het in de Visie ook regelmatig over het vervoer van goederen over het water. Wij worden graag tijdig betrokken bij het opstellen van het nieuwe uitvoeringsprogramma voor goederenvervoer (2023-2026) zoals vermeld op p.8. Tot op heden zijn wij hierover nog niet benaderd.</p> <p>Tot slot zien wij mogelijkheden om op korte termijn een aantal korte klappen te maken in relatie tot de communicatie. Op onder meer p.66 staan een aantal maatregelen. Graag voegen we daar aan toe dat de roeiroute ook een plek krijgt in de informatiebrochures en op de vaarkaart die</p>	
--	--	--	--

		<p>passanten tot hun beschikking krijgen. Vooral op het deel tussen de Noordersluis en kruising Merwedekanaal/Vaartsche Rijn zijn schippers zich niet bewust van de impact die zij hebben op het roeien en hoe ze daarmee om moeten gaan.</p>	
--	--	---	--

72	Bewoner veilinghaven	<p>Reactie/bezwaar op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht Geacht College, Als bewoners van één van de woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Hier maken wij bezwaar tegen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast.</p> <p><b>Veiligheid.</b> De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze schepen zijn varende monumenten; specifiek varende. Het varende zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politie-reglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrijgekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. De activiteiten zijn simpel weg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Direct buiten de haven op het Merwedekanaal is er het fenomeen het "brug-springen" vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren en het behoeft geen betoog dat dit levensgevaarlijk is, het is wachten op een ernstig ongeluk. In de Visie staat dat er bordjes op de brug zijn geplaatst, maar dat is niet zo. Een veiligheidsaspect wat tot slot ook genoemd moet worden is dat het grasveld ten zuiden van de havenmonding een officiële honden-uitlaatplek is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide lijkt ons en no-go. In de Visie zijn meerdere woonschepen met officiële ligplekken (eigendom aangekocht van de gemeente Utrecht nota bene) "vergeten", in de afbeelding hieronder toegevoegd in het oranje. Daaronder nog een google Deze historische schepen zijn maritiem erfgoed (vergelijkbaar met Rijksmonument) en zijn zeer beperkt manoeuvreerbaar en dus niet wendbaar.</p>	<p>Zie als eerste ons antwoord bij inspraakreactie 56. De ligplaatsen voor woonboten in de Veilinghaven staan met een gele streep aangegeven op figuur 5 "bestaande gebruiksfuncties van het stadswater" (pagina 21). Verder staan de ligplaatsen op de Havenatlas van de gemeente.</p>
----	-------------------------	--	---



		<p><b>Overlast</b></p> <p>Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote zorgen. We zien de haven de laatste jaren zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt.</p> <p>*alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio's versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het zelf ook: lawaai draagt sterk over water. Daarnaast zal het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in de overlast alleen maar vergroten.</p> <p>*het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand). De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel. Ook de steiger bij onze havenloods is een deel van het jaar bewoond, wanneer onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip.</p> <p>* steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag.</p> <p>* er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van "terreur", waarbij de politie moest worden ingeschakeld.</p> <p>*op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door druggebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken.</p> <p>* de gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten.</p> <p>* gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen.</p> <p>Havens en kommen met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen! Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven verminderen en de overlast ook.</p> <p>Uit de Visie Stadswater:</p> <p>P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (...) de gevolgen voor omwonenden.</p> <p>P. 36: Aan de andere kant willen we het zwemmen ook ontmoedigen of verbieden als het te veel conflicteert met andere functies, de veiligheid- en gezondheidsrisico's te groot zijn en/of leidt tot</p>	
--	--	--	--

	<p>te veel overlast.</p> <p>Uitgangspunt College: "zorgvuldige afstemming met omwonenden". Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken.</p> <p>Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd. Gezien de plannen van de gemeente m.b.t. de Veilinghaven willen wij als scheepsbewoners vanaf nu nauw bij de planvorming betrokken worden.</p> <p>Nog even ter informatie: Folder ontwikkeling Veilinghaven <a href="https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen">https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen</a> Regelgeving omtrent zwemmen in openbaar vaarwater <a href="https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens.">https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens.</a> <a href="https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&amp;boete_tree=21981%2C21913&amp;Linked=W+181+d">https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&amp;boete_tree=21981%2C21913&amp;Linked=W+181+d</a></p>	
--	---	--

73	Bewoner veilinghaven	<p>Als bewoners van één van de woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast.</p> <p>Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken.</p> <p>Reactie op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht Geacht College,</p> <p>Als bewoners van één van de woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast.</p> <p><b>Veiligheid.</b></p> <p>De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze historische schepen zijn maritiem (en varend!) erfgoed vergelijkbaar met Rijksmonumenten en zijn zeer beperkt manoeuvreerbaar en dus niet wendbaar. Het varend zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politierglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrij gekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk.</p> <p>Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. De activiteiten zijn simpelweg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Daar komt nog bij dat het grasveld ten zuiden van de havenmonding een officiële honden-uitlaatplek is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide lijkt ons verre van ideaal.</p>	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 56.
----	-------------------------	--	--

	<p><b>Overlast.</b></p> <p>Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote zorgen. We zien de haven de laatste jaren zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt. Specifieke reacties op de Visie Stadswater: P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (...) de gevolgen voor omwonenden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en boomboxen versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het zelf ook: lawaai draagt sterk over water. Daarnaast zal het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in, de overlast alleen maar vergroten. Het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand). De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel. Ook de steiger bij onze havenloods is een deel van het jaar bewoond, wanneer onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip.</li> </ul> <p>Uit de Visie Stadswater: P. 36: Aan de andere kant willen we het zwemmen ook ontmoedigen of verbieden als het te veel conflicteert met andere functies, de veiligheid- en gezondheidsrisico's te groot zijn en/of leidt tot te veel overlast.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag. Er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van "terreur", waarbij de politie moest worden ingeschakeld. Op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door drugsgebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken.</li> <li>• De gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten. Het behoeft daarom geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen. Havens met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen!</li> </ul> <p>Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven verminderen en de overlast ook.</p> <p>Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig</p>	
--	--	--

	<p>te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken.</p> <p>Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd. Gezien de plannen van de gemeente m.b.t. de Veilinghaven willen wij als scheepsbewoners vanaf nu nauw bij de planvorming betrokken worden.</p> <p>Nog even ter informatie: Folder ontwikkeling Veilinghaven <a href="https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen">https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen</a> Regelgeving omtrend zwemmen in openbaar vaarwater <a href="https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens.">https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens.</a> <a href="https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&amp;boete_tree=21981%2C21913&amp;Linked=W+181+d">https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&amp;boete_tree=21981%2C21913&amp;Linked=W+181+d</a></p>	
--	---	--

74	<p>Bij deze de inspraak/reactie op de Visie Stadswater. In bijgevoegd document is de reactie/inspraak op de Visie vastgelegd door het formuleren van een aantal verzoeken/vragen. Graag zien wij de reactie tegemoet. Tenslotte willen wij graag het verzoek indienen om een 'werksessie met de raad / technische sessie' te organiseren om de ambitie van goederenvervoer over water in deze (en andere) Visie van de Gemeente Utrecht toe te lichten, te bediscussiëren en uiteraard te borgen. Bovenstaande verzoeken/vragen zijn wat ons betreft daar leidend in.</p> <p>Reactie Visie Stadswater namens Cityport of Utrecht en input ledenbijeenkomst coalitie Goederenvervoer over Water Provincie Utrecht (dd 30 november 2022)</p> <p>Met plezier hebben we de Visie Stadswater gelezen (en gepresenteerd gekregen), en het doet de leden goed om te zien dat er een apart hoofdstuk / ambitie gewijd is aan goederenvervoer over water (logistiek/ondernemers-gericht). Echter valt ons ook op dat het merendeel van de Visie over recreatie gaat, en daarmee vooral een recreatieve focus heeft. Daarmee geeft deze Visie nog onvoldoende richting en zijn de daadwerkelijke consequenties &amp; afhankelijkheden om deze Visie te realiseren nog onvoldoende belicht. En dat is onzes inziens een gemiste kans omdat,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o De historie en de wijze waarop de (binnen)stad gebouwd is, juist gaat over de handelsstad met de basis van goederenvervoer over water</li> <li>o De ambitie: leefbaarheid &amp; gezondheid juist ingevuld kan worden door de ruimte &amp; mogelijkheden van het water te gebruiken</li> <li>o De andere uitdagingen van vandaag de dag waar deze stad en de regio voor staat - denk aan kwetsbare werven/kades, toenemende logistieke stromen en de enorme behoefte aan extra woningen- juist beantwoord kunnen beantwoorden met meer vervoer over water...immers is deze ruimte nog volop beschikbaar. Een Visie is de uitgelezen kans om daar een scherper vergezicht in te schetsen inclusief de consequenties / randvoorwaarden om naar dit vergezicht toe te werken.</li> </ul> <p>De Visie Stadswater levert bij Cityport of Utrecht en de leden van de coalitie de volgende verzoeken/vragen op (in willekeurige volgorde):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Expliciet onderscheid maken tussen recreatie &amp; logistiek/goederenvervoer. Nu loopt dat in de Visie door elkaar heen en is niet duidelijk welke regels / mogelijkheden etc voor welke doelgroep gelden. Verzoek/vraag: kan de Visie hier expliciet onderscheid in gaan maken? <ul style="list-style-type: none"> <li>- Water om op te varen = focus op logistiek / beroepsvaart</li> <li>- Water om op te recreëren / te sproten = focus op recreatie</li> </ul> </li> </ol> <p>Aantal specifieke voorbeelden, inclusief verzoeken/vragen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bij ambitie 4 (spreiden) wordt dit nu als totaal groep benoemd, echter vereist dat een onderscheid en mogelijk ook een andere aanpak (recreatie is nl seizoensgebonden en logistiek minder/anders): het gaat immers om het vinden van de juiste balans tussen de recreatie / logistiek / beroepsvaart. Verzoek/vraag: maak het onderscheid duidelijk en geef tevens aan dat</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. In paragraaf 3.3 onder ambitie 8 zullen we aangeven dat goederenvervoer een bevoorrechte positie heeft ten opzichte pleziervaart. Beroepsvaarders krijgen eerder een ontheffing om te mogen afmeren om te laden en te lossen. Als gemeente kijken we hoe we vanaf de oever maatwerk kunnen leveren om vervoer over water meer mogelijk te maken. Verder nemen we in paragraaf 4.1 een nieuw leidend principe op dat beroepsvaart boven pleziervaart gaat. Deze voorrangsregel geldt al op het water. Verder kan voor het nachtelijk vaarverbod en éénrichtingsverkeer Oudegracht een ontheffing worden verleend voor goederenvervoer en werkschepen. De maximum snelheid alleen voor goederenvervoer verhogen is niet mogelijk en onwenselijk gezien kleine recreatievaart en vele woonarken (golfslag). Eventueel zou snelheid op MWK tussen Noordersluis en Vaartserijn omhoog kunnen naar 6 km/u. Hierover zullen we met goederenvervoerders nadere afspraken moeten maken.</li> <li>2. Dit is een Visie document. De doorvertaling van dit beleid en uitvoering krijgt vorm binnen het uitvoeringsprogramma Goederenvervoer. Dit geldt ook voor inkoop/aanbestedingen. Hier wordt al op samengewerkt, ook met de markt.</li> <li>3. Visie is vooral bedoeld om ruimte te creëren voor goederenvervoer over water. Verder stimuleren zit bij andere thema's en bij het uitvoeringsprogramma Goederenvervoer.</li> <li>4. Dit is uitvoering en dit gaat in een samenwerking met de markt. Gemeente stimuleert en faciliteert daar waar dat mogelijk is.</li> <li>5. De Visie gaat verder dan alleen de binnenstad. De urgentie ligt wel voor een groot deel bij de binnenstad. Om het systeem voor goederenvervoer over water mogelijk te maken is ruimte nodig. Voor op- en overslag in en aan de rand van de stad. Dat we hier afhankelijk van zijn, weten we als gemeente. Wel ligt de uitvoering daarvan bij de markt.</li> <li>5a. Hier wordt al aan gewerkt samen met de marktpartijen uit de intentieovereenkomst.</li> <li>5b. Deze locatie is belangrijk voor de bevoorrading van Utrecht. Echter ligt deze haven grotendeels in Nieuwegein. Met deze gemeente zijn we in gesprek hoe beide samen kunnen.</li> <li>5c. We kunnen als gemeente niet afdwingen dat (een deel) over het water gaat. Daar zal ook de markt zijn best moeten doen. De rol van de gemeente is dan om dit goed te faciliteren en te stimuleren.</li> <li>6. De gemeente Utrecht zal zelf geen stadshub(s) en/of overslagpunten</li> </ol>
----	---	---

	<p>spreiden juist ook bedoeld is om ervoor te zorgen dat goederenvervoer voorrang heeft op recreatie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Daarnaast is een nachtelijk verbod (23u-7u) goed/logisch voor recreatie, maar niet toepasbaar op / uitvoerbaar voor beroeps/logistiek. Juist voor schoon &amp; stil (goederen)vervoer moet je hiervoor ontheffing kunnen aanvragen / structureel inregelend worden. <i>Verzoek/vraag</i>: nachtelijk verbod niet laten gelden voor schoon &amp; stil goederenvervoer</li> <li>- Eenrichtingsverkeer idem dito: alleen voor recreatie. Dit zal echt een 'business case killer voor de markt van goederenvervoer zijn': is namelijk kostenverhogend &amp; niet efficiënt. Daarmee wordt de business case t.o.v. weg (nog) lastiger.</li> </ul> <p><i>Verzoek/vraag</i>: eenrichtingsverkeer niet laten gelden voor schoon en stil goederenvervoer.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Snelheidsbeperking</li> </ul> <p>Voor specifieke vaarroutes (bv Merwede) i.c.m. emissieloze vaartuigen met lage/geen golfslag zal juist een hogere snelheid voor de beroepsvaart een kans kunnen zijn (kortere reistijd / lagere kosten).</p> <p><i>Verzoek/vraag</i>: het onderzoeken van mogelijke aangepaste snelheden voor beroepsvaart</p> <p>2. De intentieovereenkomst 'varen waar het kan, rijden als het moet', wordt wel degelijk benoemd, maar de kern en doorvertaling is onvoldoende / beperkt inzichtelijk gemaakt De kern van de intentieovereenkomst voor water gerelateerde plekken (= gehele binnenstad) dat in de binnenstad en de nabijheid van water in eerste instantie gevaren wordt, en als niet anders kan dan over de weg. En uiteraard zal de gemeente daarin het goede voorbeeld dienen te geven; als gebruiker, als inkoper en opdrachtgever/aanbesteder. <i>Verzoek/vraag</i>: het motto als leidraad nemen voor deze Visie inclusief de doorvertaling naar beleid etc. <i>Verzoek/vraag</i>: hoe neemt de gemeente vervoer over water mee in haar eigen inkoop/aanbestedingsbeleid (vooruitkijkend, maar ook met terugwerkende kracht)? (zodat ook daadwerkelijk emissievrij transport over water het 'wint' van traditioneel transport)</p> <p>3. Ontbreken van stimulerende maatregelen voor (goederen)vervoer over water. Er staan nu veelal regels/richtlijnen in de Visie. Om het goederenvervoer (na al die jaren) terug te laten keren zijn ook stimulerende maatregelen nodig, denk hierbij aan subsidies / incentives. <i>Verzoek/vraag</i>: de Visie uitbreiden met maatregelen om juist de komende jaren de ondernemers / logistieke dienstverleners te gaan verleiden om goederen over water te gaan vervoeren.</p> <p>4. Doorvertaling infrastructuur en last-mile Om goederenvervoer daadwerkelijk schaalbaar en rendabel te maken is een breder systeem dan alleen vaarwegen nodig. Twee zaken die onontbeerlijk zijn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Een (hug)systeem van overslagpunten, inclusief bijbehorende faciliteiten (bv kraan / stroom etc).</li> </ul>	<p>gaan aanleggen. Het ontwikkelen van een bouwhub wordt aan de markt overgelaten. De gemeente probeert dit te faciliteren en te stimuleren. Hierover zijn afspraken gemaakt in de overeenkomst "Varen waar het kan, rijden als het moet" (paragraaf 3.3, verbetermogelijkheid 8.1).</p> <p>7. Venstertijden en flexibele brugtijden zijn niet opgenomen in de Visie. Venstertijden betekenen een extra beperking en maakt goedereenvervoer over water nog lastiger en dus duurder. De brugtijden zijn afgestemd op wegverkeer (buiten de spits). Extra brugbediening dient zoveel mogelijk vermeden te worden want geeft vertraging voor weg- en vaarverkeer. Extra brugbediening geeft tevens overlast/herrie voor omwonenden. Om deze redenen nemen wij uw suggestie niet over.</p> <p>8. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. Voor beroepsvaart (goederentransport) wil de gemeente vanaf 1 januari 2025 emissievrij verplichten. Beroepsvaart bestaat uit schepen van gemeente, commerciële bedrijfsboten voor logistiek en bouw en andere goederenvervoerders. Er geldt een uitzondering voor werkschepen van aannemers en varende woonschepen. Voor werkschepen is het streven om met ingang van 1 januari 2030 emissievrij varen te verplichten. Daarnaast blijven ontheffingen nodig voor grotere woonschepen op het Merwedekanaal die daar nu een ligplaats hebben, bijvoorbeeld in de Veilinghaven en varende woonschepen. Toestemming om af te meren voor laden en lossen van goederen zal alleen worden verleend aan schepen die emissievrij varen. Zie verder paragraaf 3.3 waarin het aangescherpte beleid voor alle type motorboten staat.</p> <p>9. Wij voegen een extra leidend principe toe die luidt: goederenvervoer gaat voor op recreatie.</p> <p>10. Ik zou graag onderzoeken of we een PPS constructie voor op het water kunnen maken. De gemeente blijft haar huidige taken Bierboot en Ecoboot (afval) uitvoeren per schip en heeft geen ambitie om extra activiteiten te ontplooiën.</p>
--	---	--

	<p>- Faciliteiten en aansluiting op last-mile van water over weg Verzoek/vraag: in de Visie verwerken dat beiden expliciete randvoorwaarden zijn, en dat deze ook doorvertaald dienen te worden naar o.a. ruimtelijke invulling en (financiële) middelen.</p> <p>5. De doorvertaling maken naar vereiste hubsysteem buiten / aan de rand van de (binnen)stad De Visie heeft de scope van de binnenstad, echter is het vereist dat er aan de rand van de stad een hubsysteem wordt ingericht. Immers is het binnenstad-microhub-systeem van geen enkele waarde als het groter hub-systeem eromheen niet ingevuld is. Verzoek/vraag: expliciet duidelijk maken wat de afhankelijkheid hiermee is, en daarmee de doorvertaling naar het grotere hubsysteem maken (immers wordt anders de ambitie van de binnenstad niet haalbaar) 3 specifieke locaties uitgelicht: 5a. LageWeide LageWeide is een belangrijke hub/schakel in dit systeem. Verzoek/vraag: hoe gaat de Gemeente Utrecht dit gebied inclusief ondernemers inrichten / stimuleren om goederenvervoer over water verder te gaan realiseren? 5b. Liesboschhaven Op dit moment staat voor 2030-2040 op de enige (stads)haven in Utrecht (De Liesboschhaven) woningbouw gepland. Hiermee verliest het vereiste systeem van goederenvervoer over water de belangrijkste schakel naar weg &amp; water. Verzoek/vraag: hoe gaat de gemeente zorgen/borgen dat deze locatie behouden blijft voor goederenvervoer over water? 5c. Merwede Merwede is ooit benoemd door de Gemeente Utrecht als ideale woonlocatie vanwege de ligging aan het water. Het zal zelfs een (kosten)voordeel opleveren in de bouwfase. Tot op heden is op geen enkele manier gebleken dat hiervoor vervoer over water wordt gefaciliteerd, sterker nog alles is gericht op vervoer over de weg. Daarbij is het belangrijk om te vermelden dat vervoer over water niet alleen een tijdelijke kans is (de bouwfase), maar juist in de fase van daadwerkelijke ingebruikname door de bewoners een ultieme kans biedt om voor bv Goederen / Afval de logistiek niet over de al erg volle wegen mogelijk te maken. Verzoek/vraag: hoe &amp; wanneer gaat de Gemeente Utrecht de uitgesproken ambitie en dan specifiek voor Merwede faciliteren/ mogelijk maken?</p> <p>6. Link met (circulaire) bouwhubs De gemeente heeft een ambitie uitgesproken op het realiseren van (circulaire) bouwhubs, en daarvoor zijn reeds specifieke locaties aangewezen (raadsbrief). Het vervoer over water is ideaal geschikt voor de bouw (massa/grootte/bulk). Verzoek/vraag: hoe is de link tussen deze Visie en de genoemde (circulaire) bouwhubs? Verzoek/vraag: op welke wijze &amp; vanaf wanneer zal het gebruik van deze hubs voorgeschreven/</p>	<p>11.1 De vaardiepte van 1,5 meter bij + 0,58 NAP wordt overal gehaald, behalve op de Nieuwegracht, Kromme Nieuwegracht daar 1 m bij 0,58 NAP.</p> <p>11.2 Nieuwe bruggen op Merwede kanaal worden inderdaad lager, maar beweegbaar, maar uiteindelijk niet lager dan de laagste brug op het Merwedekanaal, de Nelson Mandelabrug, enige uitzondering is de Muntbrug. Bij overige nieuwe bruggen geen beperking van de doorvaarthoogte op betreffende vaarweg. Met betrekking tot een werksessie met de raad is het aan de raad zelf om dit te agenderen. Het staat u vrij om raadsleden te benaderen om het belang van goederenvervoer onder de aandacht te brengen.</p>
--	---	--



	<p>leidend worden?</p> <p>7. Venstertijden. Bij tijden ontbreekt nu het voorstel van de venstertijden (tijdvakken voor gebruikers) &amp; brugtijden (meer flexibel). Verzoek/vraag: toevoegen van venstertijden en flexibele brugtijden, juist ten behoeven van stimuleren goederenvervoer.</p> <p>8. Definitie emissievrij In het document ontbreekt nu een duidelijke definitie van emissievrij. Verzoek/vraag: wat is de definitie van emissievrij voor voertuigen, werkschepen en overslag middelen (bv kraan)? En hoe ziet het pad naar emissievrij eruit in de tijd voor goederenvervoer?</p> <p>9. Leidende principes In de leidende principes staat geen enkel principe m.b.t. goederenvervoer (ondanks de uitgesproken ambitie). Eerder is gesproken over het principe dat goederenvervoer voorrang heeft op recreatie. Verzoek/vraag: het formuleren van een leidend principe m.b.t. goederenvervoer, en dan specifiek voor de (voorrangs_positie van goederenvervoer.</p> <p>10. Rol van de gemeente Er wordt gesproken over samenwerken / stimuleren van de markt. Daarvoor is het ook vereist dat de gemeente zijn (verschillende) rollen duidelijk gaat maken (beleid/handhaving/marktpartij). Het beeld is nu veelal zo dat als de gemeente ook een marktpartij is en blijft, de markt dit ziet als belemmerend/ concurrerend, en daarmee niet stimulerend. Verzoek/vraag: standpunt bepalen m.b.t. de (toekomstige) positie van de gemeente op de rol als marktpartij, met daarbij het nadrukkelijke verzoek dit te delen met de markt en zo in te richten dat zij dit als mogelijkheid zien om samen de markt van goederenvervoer over water te gaan vergroten.</p> <p>11. Vaardiepte en brughogtes Twee specifieke vereisten / randvoorwaarden voor de realisatie van deze Visie op goederenvervoer zijn niet benoemd. 1. Vaardiepte: minimaal 150cm 2. Brughogtes: niet lager dan huidige bruggen Er spelen op dit moment een aantal ontwikkelingen (bv bruggen Merwede) waardoor vervoer over transport door te lage brughogtes beperkt wordt / niet meer mogelijk is. Verzoek/vraag: hoe borgt de Gemeente dat dat mogelijk blijft? Wij vinden het belangrijk om te vermelden dat bovenstaande verzoeken/vragen bedoeld zijn om</p>	
--	--	--

		<p>de Visie nog explicieter richting te geven naar de kans die nu voor ligt om de waterstad Utrecht leefbaar en bereikbaar te houden door het gebruik te maken van het water. En wij zouden graag zien dat het juist in de Visie wordt verwerkt, want de Visie is de kans om een ingeslagen richting van vervoer over water echt te gaan realiseren ('achteraf' deze zaken nog toevoegen / specificeren is namelijk afgelopen jaren erg lastig en onnodig complex &amp; tijdroven gebleken).</p> <p>Tenslotte willen wij graag het verzoek indienen om een 'werksessie met de raad / technische sessie' te organiseren om de ambitie van goederenvervoer over water in deze (en andere) Visie van de Gemeente Utrecht toe te lichten, te bediscussiëren en uiteraard te borgen. Bovenstaande verzoeken/vragen zijn wat ons betreft daar leidend in.</p>	
--	--	---	--

75	Bewoner en ligplaatshouder	<p>Geacht college,</p> <p>Onlangs presenteerde u de 'Visie Stadswater' op uw website DenkMee van de gemeente Utrecht.</p> <p>Graag maak ik hierbij gebruik van uw uitnodiging om schriftelijk te reageren en mijn Visie, als houder van een GU-vergunning voor een brandstof vaartuig voor de recreatieve vaart, te geven.</p> <p>Ik verzoek u vriendelijk de onderstaande punten te lezen en de voorgestelde verbeter- en veranderpunten zoveel mogelijk mee te nemen in de op te stellen reactienota.</p> <p>Mijn naam is .... Ik ben ongeveer vanaf 2004 in het bezit van een ligplaatsvergunning en zeker sinds 1998 ieder jaar op de gracht te vinden. Ik hoor dan ook tot een groep betrokken vaarders die alles hebben zien veranderen op het water, met name de laatste jaren. Ik heb bij het jaarlijkse schrijven van de gemeente Utrecht niets gelezen over de voorbereidingen voor een nieuwe Visie Stadswater.</p> <p>1)Ik zou u willen vragen de bestaande vergunninghouders actiever te benaderen en te horen over deze voorliggende 'Visie Stadswater' omdat deze groep een duurzame binding heeft met de stad en duidelijk kan weergeven waar de wensen en verbeterpunten liggen voor allewatergebruikers. Dus ook de pleziervaarders en mensen met een kleinere beurs. Het water is immers van iedereen en verschaft veel plezier. Er is nu door een te klein aantal participanten, 7 van de in totaal 482 ligvergunninghouders, meegedacht aan de nieuwe Visie Stadswater.</p> <p>Ik vind het namelijk belangrijk dat de watersport toegankelijk blijft ook voor onze kinderen, net zoals wij dat vroeger laagdrempelig hebben kunnen ervaren.</p> <p>2) Ik zou als inwoner en vergunninghouder graag zien dat in de nieuwe Visie meer rekening wordt gehouden met het feit dat de onlangs toegenomen drukte, overlast en vervuiling met name komt door de plastic 'wegwerpboten'. En dat er gericht beleid komt op overlast door passanten en toeristen. Ook ik ervaar overlast door afval en milieuvervuiling door achtergelaten plastic vaartuigen en de luidruchtige en vaak onervaren schippers op huurboten.</p> <p>Sinds eind jaren negentig ben ik watersporter en daarna in het bezit, of mede-eigenaar, van een grachtenbootje. Ook ik heb het de laatste 2 jaar drukker zien worden op het water. Tijdens de Corona periode hebben veel mensen een plastic wegwerpvaartuig gekocht. Het aantal plastic rubberboten, sups en kano's is explosief toegenomen. In het 'Onderzoek gebruik Utrechts binnenwater' door Mobycon in opdracht van de gemeente Utrecht is deze toename terug te lezen.</p>	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 64.
----	----------------------------	---	--

		<p>Met name het telrapport en de vergelijking naar bootsoort laten duidelijk zien dat de helft van de vaartuigen passanten zijn. De waterfietsen worden opgeteld bij de wegwerpboten en dat komt treffend terug in paragraaf 3.6.2 Vergelijking totaal niveau naar bootsoort uit het Mobycon tellingenrapport 2019-2022. <a href="https://denkmee.utrecht.nl/uploads/e27ac1e0-5beb-47e5-b68b-846c5bddbe2a/phase_file/file/4d3c1958-2390-4bf4-b300-30d090b83694/Visie_stadswater_Mobycon_tellingen_2019_tm_2022_23_sept_2022.pdf">https://denkmee.utrecht.nl/uploads/e27ac1e0-5beb-47e5-b68b-846c5bddbe2a/phase_file/file/4d3c1958-2390-4bf4-b300-30d090b83694/Visie_stadswater_Mobycon_tellingen_2019_tm_2022_23_sept_2022.pdf</a></p> <p>3) Ik zie geen enkel probleem in de opgelopen wachttijden in de gracht en rondom de singel. Het in de waterVisie opgevoerde knelpuntenprobleem en de voorgestelde éénrichtingsverkeer maatregel op de Oudegracht mag wat mij betreft van tafel.</p> <p>Het oneindig heen en weer varen en de daarmee gepaard gaande eventuele wachttijden zijn juist onderdeel van het plezier en vermaak. Het is als watersporter heel aangenaam om in de vrije tijd op het water te zijn en deze kostbare tijd te kunnen doorbrengen met vrienden, familie en mede-watersporters. In deze 'wachttijd' ontstaan vaak leuke contacten met medevaarders. Het is een gezellige boel, juist omdat je een beetje moet samenwerken en communiceren. Dit hoort bij de charme van het water. Het zou zonde zijn dit weg te nemen door te veel onnodige regulatie.</p> <p>4) Ik ben tegen het invoeren van vaartijden. Dit zou namelijk betekenen dat ik na 12 uur 's avonds mijn ligplaats niet meer kan bereiken om te kunnen lossen. Of er moet een ontheffing komen. Het is begrijpelijk dat bewoners die direct aan de gracht wonen een limiet willen aan de vaartijden i.v.m. geluidsoverlast. Het is echter zo dat eigenlijk alleen in de zomer, als het nog tot laat warm is, er tot laat gevaren wordt. Regelgeving zoals het verbieden van versterkte muziek na 24.00 zou hiervoor een oplossing kunnen zijn.</p> <p>5) Ik ben tegen het voorgestelde plan over het uifaseren en verbieden van brandstof boten op het Utrechtse stadswater en het voorgestelde verbod op brandstof varen op de Kromme Rijn vanaf 2025. Wij wonen in Utrecht als doorvoerhaven met de Oudegracht en Singel als vaarverbinding. Amsterdam is bijvoorbeeld met zijn grachten in het centrum een plezierhaven zonder doorvoer.</p> <p>Bovendien beperk je de overgebleven 145 ligplaatsvergunninghouders met een brandstofmotor in het uitoefenen van hun hobby. Deze 145 boten zijn vaak gewoonweg te zwaar of te ongeschikt om de overstap te kunnen maken. In het vastgoed bijvoorbeeld kunnen ook niet alle woningen van het gas af.</p> <p>Met dit voorstel worden vaarders verplicht om én een nieuwe motor en een nieuwe boot te</p>	
--	--	---	--

	<p>kopen. Niet iedereen heeft het geld om over te stappen op elektrisch. Pleziervaart wordt zo een elitesport.</p> <p>6) Ik zou graag zien dat er een ontheffing komt voor de huidige klassieke plezierboten die ook na jarenlange hogere ligplaatskosten en verbeterde elektrificering niet in staat zijn om elektrisch te worden aangedreven. De 145 boten zijn vaak tientallen jaren oud en worden met grote zorg in de vaart gehouden en zijn inmiddels geheel klimaatneutraal.</p> <p>Het brandstof verbruik is minimaal. Ik zelf verbruik ongeveer 20 liter brandstof per vaarseizoen. De grote vervuilers zijn de grote boten zoals de commerciële rondvaartboten die het hele jaar varen en dat ook nog op diesel. Ook de passanten moeten niet de reden zijn dat de inwoners van Utrecht niet meer op kleine schaal brandstof aangedreven motoren kunnen gebruiken.</p> <p>Het aandeel vaarbewegingen door bewoners met een GU sticker is bovendien klein en zit tussen de 2% en 5% van de totale vaarbewegingen. De uitstoot door brandstofmotoren door GU sticker houders is daarom verwaarloosbaar klein in Utrecht.</p> <p>Ook zijn er praktische bezwaren aan elektrische motoren. Stel je kunt met 1 zware accu 2 uur varen. Een rondje langs de singel duurt al 1,5 uur. Op een mooie zaterdagmiddag ben je makkelijk 4 uurtjes op het water. Dat betekent dat je sowieso twee accu pakketten nodig hebt voor een leuke middag. Dan kom je al uit op een investering van enkele duizenden euro's. Bij het elektrificeren van sloepen praten we over investeringen van boven de 10.000 euro. Accu's zijn bovendien diefstalgevoelig. Dat betekent dat deze zware accu's met de auto gehaald en gebracht moeten worden voor en na het varen. Het betekent veel extra werk en ongemak voor een hele kleine milieuwinst.</p> <p>7) Tot slot hebben de brandstof vergunninghouders er in de afgelopen jaren in de vorm van de extra heffing enorm bijgedragen aan de vergroening. Het liggeld van €515,- euro per jaar is enorm en bijna 3 maal zoveel als een emissieloze ligvergunning. Een jaarlijkse parkeervergunning voor een brandstofauto in het hartje van de stad is momenteel goedkoper.</p> <p>De 145 overgebleven brandstofboten kunnen dus niet anders en het zou mooi zijn als ze voor deze heffingen eens worden beloond. Op deze manier kan een belangrijk deel van de klassieke pleziervaart worden behouden voor de stad en toekomstige generaties.</p> <p>Ik wil u danken voor de mogelijkheid om te reageren en ik ontvang graag een ontvangstbevestiging van dit schrijven.</p> <p>Graag vraag ik u om mij in toekomst op de hoogte te houden van verdere ontwikkelingen,</p>	
--	--	--

		<p>bijeenkomsten en vergaderdata aangaande de 'Visie Stadswater'</p> <p>PS Mijn burens op het water delen dezelfde informatie achterstand en zullen voor een groot deel de bovenstaande redenen opvoeren om aan te geven dat wij ons de afgelopen jaren niet gehoord voelen en daarom nu aan de bel trekken.</p>	
--	--	--	--

76	Bewoner veilinghaven	<p>Reactie op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht Geacht College, Als bewoners van één van de woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast.</p> <p><b>Veiligheid.</b> De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze schepen zijn varende monumenten; specifiek varende. Het varende zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politiereglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrijgekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. De activiteiten zijn simpel weg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Direct buiten de haven op het Merwedekanaal is er het fenomeen het “brug-springen” vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren en het behoeft geen betoog dat dit levensgevaarlijk is, het is wachten op een ernstig ongeluk. In de Visie staat dat er bordjes op de brug zijn geplaatst, maar dat is niet zo. Een veiligheidsaspect wat tot slot ook genoemd moet worden is dat het grasveld ten zuiden van de havenmondung een officiële honden-uitlaatplek is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide lijkt ons en no-go. In de Visie zijn meerdere woonschepen met officiële ligplekken (eigendom aangekocht van de gemeente Utrecht nota bene) “vergeten”, in de afbeelding hieronder toegevoegd in het oranje.</p>	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 56.
----	-------------------------	--	--

		<p>Daaronder nog een google</p> <p>Deze historische schepen zijn maritiem erfgoed (vergelijkbaar met Rijksmonument) en zijn zeer beperkt manoeuvreerbaar en dus niet wendbaar.</p> <p><b>Overlast</b></p> <p>Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote zorgen. We zien de haven de laatste jaren zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt.</p> <p>*alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio's versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het zelf</p> <p>ook: lawaai draagt sterk over water. Daarnaast zal het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in de overlast alleen maar vergroten.</p> <p>*het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand). De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel.</p> <p>Ook de steiger bij onze havenloods is een deel van het jaar bewoond, wanneer onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip.</p> <p>* steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag.</p> <p>* er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van "terreur", waarbij de politie moest worden ingeschakeld.</p> <p>*op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door druggebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken.</p>	
--	--	--	--



	<p>* de gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten.</p> <p>* gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen. Havens en kommen met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen!</p> <p>Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven verminderen en de overlast ook.</p> <p>Uit de Visie Stadswater: P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (...) de gevolgen voor omwonenden. P. 36: Aan de andere kant willen we het zwemmen ook ontmoedigen of verbieden als het te veel conflicteert met andere functies, de veiligheid- en gezondheidsrisico's te groot zijn en/of leidt tot te veel overlast.</p> <p>Uitgangspunt College: "zorgvuldige afstemming met omwonenden".</p> <p>Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken.</p> <p>Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd. Gezien de plannen van de gemeente m.b.t. de Veilinghaven willen wij als scheepsbewoners vanaf nu nauw bij de planvorming betrokken worden.</p> <p>Nog even ter informatie: Folder ontwikkeling Veilinghaven <a href="https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen">https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen</a></p> <p>Regelgeving omtrent zwemmen in openbaar vaarwater</p>	
--	---	--

		<p><a href="https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens.">https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens.</a></p> <p><a href="https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&amp;boete_tree=21981%2C21913&amp;Linked=W+181+d">https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&amp;boete_tree=21981%2C21913&amp;Linked=W+181+d</a></p>	
--	--	---	--

77	Varen in Utrecht.nl	<p>Geachte college,</p> <p>Bij deze dien ik mijn zienswijze in met betrekking tot de Visie Stadswater.</p> <p>Sinds 2003 ben ik ondernemer en verzorgt mijn bedrijf "Varen in Utrecht.nl" rondvaarten door de grachten en singels van Utrecht. Het kantoor van mijn bedrijf is gevestigd in een werfkelder aan de Oudegracht 175 W t.h.v. de op- en afstaplocatie nabij de Gaardbrug. We hebben aan de wal geïnvesteerd in noodzakelijke faciliteiten, zoals ontvangstruimte, toiletvoorzieningen en opslagruimte voor o.a. afval en benodigdheden voor onderhoud en catering voor de boten. Afval wordt afgevoerd door de gemeentelijke afvalboot en dranken aangeleverd via de Stroomboot van de gemeente. Varen in Utrecht.nl is in het bezit van vergunningen voor open passagiersschepen en rondvaartboten. Daarnaast varen wij sinds 2010 ook met een historische salonboot uit 1908.</p> <p>Zelf ben ik bij alle onderdelen van het participatie traject betrokken geweest en nu de Visie er ligt, valt me op dat de gemeente in zoemt op de onderwerpen/plannen die zij vooral zelf willen realiseren. De gemeente wil door het invoeren van maatregelen waarvan de effecten niet onderzocht zijn grip houden op de rondvaart. Verder is geen enkele uitleg gegeven hoe de beoordelingscommissie binnen de projectgroep functioneert. Wat is wel of niet kansrijk? Erg teleurstellend, ondanks dat de Visie ook positieve elementen bevat. Verder zijn er slechts 2 rondvaartondernemers betrokken bij het participatietraject. Pas in een veel later stadium (concept Visie was al geschreven ) zijn de overige ondernemers uitgenodigd om hun mening te geven. Waarschijnlijk ingegeven door het recent uitgebrachte rapport van de rekenkamer Utrecht waaruit nog maar eens duidelijk uit blijkt dat de gemeente nog een lange weg te gaan heeft om een participatietraject goed te laten verlopen. Het lijkt erop dat de mening van bewoners belangrijker wordt geacht dan van de andere belanghebbenden, zoals bijvoorbeeld de ondernemers. Onder de ondernemers is veel weerstand tegen het openbaar maken van exclusieve op- en afstaplocaties, beperken in tijd van de vaste ligplaatsvergunningen, het jarenlang uitblijven van handhaving, de wijze waarop de transitie verloopt tot verduurzaming van de passagiers en rondvaartboten, het ontbreken van de noodzakelijk infrastructuur hiervoor en het instellen van het eenrichtingsverkeer op de Oudegracht.</p> <p>Hieronder volgt de toelichting op een aantal punten uit uw concept-Visie waarbij de belangen van mijn bedrijf en het rondvaartproduct in het algemeen ernstig geschaad worden. De vragen zijn genummerd en ik verzoek u dringend hier inhoudelijk op te reageren.</p> <p>3.3 Water om op te varen</p> <p>7.1 Verdelen van de openbare op- en afstapplaatsen over de exploitanten waardoor de Oosterkade wordt ontlast als gewilde locatie voor passagiers.</p> <p>U geeft aan dat de overlast aan de Oosterkade toegeschreven kan worden aan de grote groepen passagiers t.h.v. de populaire op- en afstaplocatie voor verhuur, rondvaart en passagiersschepen. Echter uit Gemeentelijke verslagen blijkt dat overlast bij de Oosterkade al jarenlang bestaat en niet alleen gerelateerd kan worden aan de rondvaart-exploitanten. Sinds de</p>	<p>Fijn dat u als Utrechtse vaarondernemer bij de start van de Visie stadswater betrokken was en bij alle participatiebijeenkomsten aanwezig was. Zoals in paragraaf 2.6 van de Visie staat zijn 68 verschillende verbetermogelijkheden tijdens 3 stadsgesprekken ingediend. De beoordeling van de projectgroep van de gemeente staat in het participatieverslag (zie Denkmee site). De effectiviteit en de technische uitvoerbaarheid is voor iedere ingebracht verbetermaatregel beoordeeld en gescoord. Daarvan zijn 32 van de 68 verbetermogelijkheden kansrijk en opgenomen in de Visie onder hoofdstuk 4. In totaal zijn in de Visie 48 verbetermogelijkheden opgenomen. 32 van de 48 verbetermogelijkheden komen uit de participatie. U beeld dat dit alleen wensen zijn van gemeente klopt dus niet.</p> <p>Hieronder puntsgewijze onze korte antwoorden op uw 24 vragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ja dat beeld delen we. De overlast bij de Oosterkade komt niet alleen van passagiers die van rondvaart komt.</li> <li>2. Ja dat zal bijdragen maar zal gezien het aantal mensen tijdens drukke zomerdagen in 2022 niet voldoende zijn. De gemeente verwacht dat door het beter verdelen van de openbare op- en afstapplaatsen over de exploitanten de Oosterkade verder wordt ontlast.</li> <li>3. De havendienst van de gemeente heeft in 2022 meerdere gesprekken en brieven gestuurd aan de bootverhuurders die overlast veroorzaken. Helaas heeft nog niet met gewenste resultaat. In de Visie zetten we in op extra handhaving vanaf het water (verbetermogelijkheid 11.3) met als doel om overlast te voorkomen en ervoor te zorgen dat iedereen het plezierig heeft op en rondom het water.</li> <li>4. Afgelopen jaren heeft de gemeente enkele faciliteiten gerealiseerd. Op Weerdslluis en Oosterkade zijn Dixis en afvalbakken geplaatst.</li> <li>5. Per 1 januari 2023 zijn totaal 286 exploitatievergunningen uitgegeven. Deze zijn als volgt verdeeld: 229x verhuurboten type 1 (SUP, kano en waterfiets), 19x verhuurboot type 2 (fluisterbootjes), 10x rondvaartboten en 28x passagiersschepen.</li> <li>6. De termijn voor bepaalde tijd is nog niet bepaald. We denken nu inderdaad aan een periode van vijf jaar. Via een nog uit te werken procedure kan elke belanghebbende reageren op een vrijgekomen ligplaats. Er staat in paragraaf 3.3 onder verbetermogelijkheid 7.4 dat we dit via loting zullen doen. Deze zin zullen we schrappen. De uitwerking van de procedure zal zorgvuldig worden afgestemd met u en</li> </ol>
----	---------------------	---	---

	<p>opening in 2013 van het “plankenstrandje” zijn er meldingen van overlast. Er is dus sprake van een stapeling van overlast van verschillende bezoekersgroepen van de Oosterkade en niet alleen door passagiers voor de rondvaart. Daarnaast blijkt dat bestaande en alle nieuwe exploitanten door de Havendienst zijn verwezen naar deze nieuwe op- en afstaplocatie. Veel exploitanten (ook degene die eerder verantwoordelijk waren voor de overlast op andere locaties) gebruiken deze kade. Gezien de problemen die eerder speelden bij de op- en afstaplocatie bij het Hooghiemstraplein, Wittevrouwensingel en Gaardbrug, had de gemeente kunnen voorzien dat er op deze locatie ernstige problemen zouden ontstaan. Het plaatsen van vuilcontainers en een Dixi lost de problemen niet op. Bij een totale afmeerverbod voor de Oosterkade zal overlast zich verplaatsen naar andere locaties.</p> <p>Vraag 1. Erkent de gemeente dat de overlast aan de Oosterkade niet alleen van passagiers van de rondvaart komt? Maar ook door bezoekers van de talrijke Horecazaken, gebruik steiger als plankenstrandje en komst van het NS Station.</p> <p>Vraag 2 Ziet de gemeente ook in dat het openhouden van de Oosterkade met extra voorzieningen aan de wal juist ook een deel van de oplossing van het overlast probleem kan zijn?</p> <p>Vraag 3. Het blijkt dat slechts 2 a 3 bootverhuurders voor 80 % van de overlast zorgen. Waarom wordt er na al die jaren op het gebied van handhaving nog steeds geen “lik op stuk” beleid gevoerd?</p> <p>Vraag 4. Waarom is er n.a.v. de jarenlange verzoeken nog steeds geen enkele concrete toezegging op het gebied van extra handhaving en extra faciliteiten ( toiletvoorzieningen, afval opslag ) voor de rondvaart?</p> <p>7.3 Huidige ligplaatsvergunning voor exploitanten omzetten van onbepaalde tijd naar bepaalde tijd.</p> <p>Het omzetten van de huidige 37 ligplaatsvergunningen voor onbepaalde tijd naar bepaalde tijd (u geeft zelf aan 5 jaar ) kan voor bedrijven die de investeringen nog niet hebben terugverdiend, het einde van het bedrijf betekenen. Gezien de huidige interesse zal de vraag naar een vergunning bij een nieuwe uitgifte van ligplaatsen d.m.v. een loting enorm zijn. De kans om te worden ingeloot is dan zeer gering. Bedrijven die voor 1 november 2024 moeten elektrificeren dringen al geruime tijd aan om duidelijkheid op dit onderwerp en de uitgifte procedure. Mijn bedrijf heeft hier eerder al een zienswijze voor ingediend, die tot op heden onbeantwoord is gebleven. Er zijn meer ondernemers die hier mee te maken hebben, sinds 2015 laat u deze ondernemers in onzekerheid. In uw Visie blijft dit ook vaag.</p> <p>Vraag 5: Hoeveel exploitatievergunningen zijn er op dit moment totaal uitgegeven, verdeeld naar passagiersboten, rondvaarboten en motorisch aangedreven verhuurboten?</p> <p>Vraag 6: De huidige ligplaatsvergunningen worden omgezet naar bepaalde tijd, hoe wordt deze nieuwe termijn berekend?</p> <p>Vraag 7: Nog 11 van de huidige ligplaatsen van exploitanten worden ingenomen door boten met een dieselmotor. Volgens de beleidsregel moeten zij vanaf november 2024 allemaal emissie loos</p>	<p>andere exploitanten die ligplaatsvergunningen hebben voor onbepaalde tijd. Zie ook ons antwoord in paragraaf 2.4.</p> <p>7. Vanaf november 2024 moeten alle exploitanten inderdaad over op emissievrij. Zie verder punt 6.</p> <p>8. Deze brief van 15 maart 2022 met kenmerk 9867376 is verstuurd.</p> <p>9 Ja, het verstrekken van vergunningen voor onbepaalde tijd die schaars zijn is juist niet juridisch houdbaar. Op basis van inschatting door de Havendienst is tot genoemde aantallen gekomen. Zie ook ons antwoord in paragraaf 2.4.</p> <p>10. De vraag vanuit de exploitanten lijkt zich nu meer te richten op ligplaatsen voor verhuurboten en passagiersschepen.</p> <p>11. Bij het aanwijzen van deze nieuwe locaties zal er budget beschikbaar moeten komen voor de realisatie van deze faciliteiten. Hiervoor stellen we een uitvoeringsprogramma op. Zie verder paragraaf 4.1.</p> <p>12. De locatie van ligplaatsen bij jachthaven De Klop zijn nog niet bepaald.</p> <p>13. a en b De nadelige gevolgen voor bedrijven die vergunning voor onbepaalde tijd verliezen zijn duidelijk maar onontkoombaar door juridische verplichting. Dit geldt ook voor waterfietsen en kano's.</p> <p>14. Bedankt voor uw suggestie. Extra op- en afstapplaatsen op de Oudegracht kunnen inderdaad helpen bij spreiding.</p> <p>15. De verwachting is van niet. Tijdens de drukke zomerdagen in de binnenstad tellen we gemiddeld 40 rondvaartboten en 30 passagiersboten. Dat is op het totaal circa 7% (zie tabel 3).</p> <p>16. De ontheffing van uw salonboot Catherina voor een ligplaats is verlopen. Zie verder punt 17 hoe we hier mee willen omgaan.</p> <p>17. We hebben het voornemen om uw huidige ligplaatsvergunning voor Catherina te formaliseren. Met uw salonboot Catherina mag u dan ook ligplaats nemen bij de Oosterkade die speciaal voor historische vaartuigen zijn bedoeld. Dus u kan net zoals andere historische vaartuigen hier liggen. We nemen contact met u op om hierover nadere afspraken te maken. Voor de duidelijkheid met deze ligplaatsvergunning mag u niet uw salonboot verhuren. Voor de Catherina heeft u sinds 2016 geen exploitatievergunning meer. Om in aanmerking te komen voor een nieuwe exploitatievergunning moet uw boot emissievrij zijn.</p> <p>18. Nee de keuze is al gemaakt. Voor passagiersvaart bestaat al vanaf 2016 gemeentelijk beleid rond emissievrij varen. Voor</p>
--	---	---

	<p>zijn. Wordt er rekening gehouden met de terugverdientijd (10 jaar in Utrecht ) bij de omzetting naar bepaalde tijd?</p> <p>Vraag 8: De ondernemers van deze vaartuigen zouden een brief van de Gemeente ontvangen, deze lag in maart 2022 al voor ondertekening klaar. Wanneer krijgen zij hier duidelijkheid over?</p> <p>Vraag 9: Sommige van de 37 vaartuigen hadden al een ligplaatsvergunning voordat het limietenstelsel is ingevoerd. Ondernemers van 8 vaartuigen van de 37 vaartuigen hebben in 2007 hun recreatie ligplaatsvergunning ingeleverd voor een exploitatievergunning. De ingeleverde ligplaatsvergunning was voor onbepaalde tijd afgegeven. Deze vaartuigen kunnen op termijn bij uw plannen de ligplaatsvergunning kwijtraken en hierdoor ook hun mogelijkheden om het vaartuig te exploiteren. Is dit juridisch wel houdbaar?</p> <p>7.4 Nieuwe ligplaatsen aanwijzen voor 12 verhuur fluisterbootjes en 5 tot 10 passagiersschepen. De aantallen in tabel 8 lijken niet te kloppen, er zijn op dit moment meer dan 5 rondvaartboten die gebruik maken van een recreatieligplaatsvergunning en er zijn ook meerdere verhuurboten die op deze wijze rondvaren.</p> <p>Vraag 9: Hoe is de berekening voor de gewenste uitbreiding voor de afzonderlijke categorie vaartuigen tot stand gekomen?</p> <p>Vraag 10: Waarom komen er geen extra ligplaatsen voor rondvaartboten ( bemand, maximaal 12 passagiers )? Er is hier namelijk veel behoefte aan.</p> <p>Vraag 11: Welke garantie is er dat de genoemde voorzieningen (toilet, afvalbakken, fietsparkeerplaatsen) er ook echt komen de nieuwe locaties?</p> <p>Vraag: 12: Bij Jachtwerf de Klop zijn alle huidige ligplaatsen verhuurd en is er ook een wachtlijst. Waar zijn daar de nieuwe ligplaatsen gepland?</p> <p>Overigens is er in Amsterdam al jarenlang een discussie gaande over de exploitatievergunningen en de ligplaatsvergunningen. in Amsterdam was er (anders dan in Utrecht) een noodzaak tot limitering van het aantal exploitatievergunningen vanwege de drukte op het water en in verband daarmee worden exploitatievergunningen verleend voor bepaalde tijd.</p> <p>Dit wil echter niet zeggen dat de ligplaatsvergunningen van hand tot hand gaan. Daar wordt onderscheid gemaakt in 3 soorten ligplaatsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ligplaatsen die niet horen bij een (semi) exclusieve op- en afstaptelek</li> <li>• Ligplaatsen die horen bij een (semi) exclusieve op- en afstaptelek</li> <li>• Ligplaatsen aan privéterrein</li> </ul> <p>Voor ligplaatsen bij op- en afstaptelekken geldt dat een ligplaatsvergunning alleen wordt verleend aan een gebruiker van deze op- en afstaptelekken.</p> <p>Zie: <a href="https://vaarvergunningen.amsterdam.nl/#ligplaatsen">https://vaarvergunningen.amsterdam.nl/#ligplaatsen</a></p> <p>De beleidsregels, (zie bijlage 2) zijn niet van toepassing op een aanvraag voor een ligplaatsvergunning voor een passagiersvaartuig op een exclusieve afmeerplaats, waarvoor een huurovereenkomst met de gemeente is gesloten. Voor (een deel van) deze</p>	<p>passagiersschepen is de afspraak dat deze boten per november 2024 emissievrij zijn. Vanwege de coronatijd hebben de ondernemers twee jaar extra gekregen om naar emissievrij te gaan. De gemeente maakt alleen een uitzondering voor varende woonschepen op het Merwedekanaal en Veilinghaven. Deze historische woonschepen, zoals bijvoorbeeld bij Veilinghaven liggen, worden niet verhuurd, varen een paar keer per jaar en varen dan gelijk de stad uit. De gemeente verwacht precedentwerking als we een exploitatievergunning geven voor historische rondvaartboten met een brandstofmotor zoals uw salonboot Catharina. Dit soort historische boten komen vaker voor in Nederland. Als we hier als gemeente een uitzondering om maken zetten we de deur open voor het verhuren van meer commerciële vaartuigen met een brandstofmotor. Dit is ongewenst omdat de gemeente emissievrij varen wil verplichten voor passagiersvaart (commercieel) en beroepsvaart (goederentransport) vanaf 1 januari 2025. Zie ons aangepaste beleid rond emissievrij varen onder ambitie 9.</p> <p>19. Voor passagiersvaart is er geen specifieke subsidieregeling voor de transitie van brandstof naar emissievrij. Wel heeft de gemeente een algemene subsidieregeling over duurzaamheid. U kunt een open aanvraag sturen. Ga naar deze site de onderste link: <a href="https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/subsidiehulp/milieu-en-duurzaamheid/">https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/subsidiehulp/milieu-en-duurzaamheid/</a></p> <p>20. Ja, bij het opnieuw uitgeven van ligplaatsen zal de gemeente ook zorgen voor benodigde zoals laadpalen.</p> <p>21. Ja in de modelberekening van Mobycon is het aantal getelde vaarbewegingen op de aangegeven punten gebruikt. Zeer waarschijnlijk kwamen vaartuigen, bijvoorbeeld rondvaartboten, op een dag meerdere malen langs bij een telpunt. Sommige vaartuigen zullen dus meerdere keren op een dag geteld zijn. Dat doet niets af aan de werkelijke drukte die gemeten is. In tabel 2 en 3 staan het totaal en gemiddeld aantal getelde vaartuigen op een warme zomerdag. In tabel 3 staat bij rondvaartboten dat er gemiddeld 40 rondvaartboten zijn geteld. Dit kunnen dus 20 verschillende rondvaartboten die op die dag 2x een rondje binnenstad hebben gevaren. Dit zullen we verduidelijken in deze paragraaf. De titel van tabel 3 zullen we wijzigen naar het gemiddeld aantal getelde vaartuigen. Verder passen we de tekst aan op 30 aan onder de categorie passagiersschepen met schipper. Het gaat om circa 3% van het totaal aantal vaarbewegingen die we op een drukke dag tellen.</p>
--	---	--

	<p>passagiersvaartuigen kan namelijk tijdens het sluiten van een huurovereenkomst met de gemeente een ligplaatsvergunning worden aangevraagd op die exclusieve afmeerplaats. Voor de overige gevallen geldt dat er een regeling in de beleidsregels staat voor behoud van de ligplaatsen. Een onderneming aan wie een ligplaatsvergunning is verleend die binnen een periode van twee jaar verloopt kan een aanvraag voor een ligplaatsvergunning indienen voor dezelfde ligplaats, indien voor hetzelfde passagiersvaartuig opnieuw een exploitatievergunning is verleend. In toelichting op de de beleidsregels aanvragen en verdelen ligplaatsen passagiersvaartuigen is dit als volgt toegelicht:</p> <p>Vanuit het oogpunt van efficiëntie maakt het college het mogelijk dat ondernemingen hun huidige ligplaats kunnen behouden, mits zij voldoen aan de hierboven genoemde voorwaarden. Het verplicht moeten verhuizen zodra een ligplaatsvergunning afloopt, heeft impact op de bedrijfsvoering en weegt volgens het college niet op tegen de belangen van overige gegadigden om ook aanspraak te kunnen maken op deze ligplaats. Het college acht dit niet proportioneel en beschouwt dit als ondoelmatig en als onnodig bezwarend voor ondernemingen. Er worden immers ligplaatsen verdeeld onder alle aanvragers en er zijn ook ligplaatsen beschikbaar in jachthavens. Op deze manier maakt iedereen voldoende kans op een ligplaats.</p> <p>De gemeente Amsterdam laat op dit punt de belangen van de zittende ondernemers prevaleren en dat zou de gemeente Utrecht ook moeten doen.</p> <p>7.5 Openbare op- en afstapplekken voor passagiersschepen en rondvaartboten langs de Oudegracht.</p> <p>Op pagina 56 geeft u aan dat de huidige op- en afstapplekken voor passagiersschepen en rondvaartboten langs de Oudegracht worden bestemd voor alle ondernemers die een exploitatievergunning hebben. Een ingreep die in praktijk tot meer drukte en enorme problemen zal leiden. Naast dat dit de kwaliteit van de totale rondvaart in Utrecht niet ten goede komt, zal de onderlinge spanningen tussen de ondernemers weer op scherp worden gezet. Op de exclusieve op- en afstaplocaties aan de Oudegracht is beperkte ruimte voor 1 of 2 boten om op hetzelfde tijdstip aan te leggen. Deze locaties zijn nu al overbelast. Reguliere en rondvaarten op afspraak waarvan jaarlijks meer dan 150.000 passagiers gebruik maken bij de locaties Viebrug en Gaardbrug, kunnen door deze nieuwe ingreep in praktijk niet meer uitgevoerd worden. Er kan immers op ieder moment van de dag een boot van andere exploitant liggen. Er kunnen op de Oudegracht op het vaarwater voor deze locaties ook wachtrijen van boten ontstaan. Daarnaast hebben de huidige exploitanten op deze exclusieve locaties geïnvesteerd in eigen voorzieningen ( kantoor, kassa, toiletten, ontvangst en opslagruimte voor afval e.d ) die noodzakelijk zijn om hun diensten aan te bieden op een niveau dat we in Utrecht mogen verwachten. In het verleden zijn er overlast problemen geweest bij de Gaardbrug en die zijn in 2015 opgelost juist door het exclusief maken van deze locatie via de Beleidsregel "Besluit tot aanwijzing opstapplaatsen in de Oudegracht" voor een beperkt aantal ondernemers. De overlast bij de Oosterkade is een voorbeeld van hoe het gaat worden als de populaire locaties aan de Oudegracht voor alle</p>	<p>22. De gemeente wil vasthouden aan het eenrichtingsverkeer maar wel anders dan tijdens de inspraak voorgesteld. We passen de Visie aan wat de betreft de periode. Eenrichtingsverkeer geldt alleen van juni t/m augustus en niet meer het hele jaar. Tussen deze zomermaanden is het druk met boten op het water. Ook wil de gemeente het eenrichtingsverkeer de komende jaren nog niet invoeren. We hebben berekend dat er een knelpunt ontstaat bij de Stadshuisbrug bij een toename van 50% meer boten op een drukke zomerdag. Ten westen van de Stadshuisbrug ligt het rak, dus tot en met de de volgende brug, als eerste helemaal vol met wachtende boten. Een veilige en vlotte doorvaart komt dan in het geding. De gemeente wil het eenrichtingsverkeer kunnen invoeren als we dit punt bereikt hebben. We zitten nu nog niet op dit punt en verwachten dat we de komende jaren dit punt nog niet bereiken. De gemeente vindt het niet wenselijk om éénrichtingsverkeer alleen op drukke dagen of tijdens bepaalde tijdsvensters in te voeren. Ook willen we geen uitzondering maken voor specifieke doelgroepen zoals verhuurbootjes en rondvaartboten. Meerdere uitzonderingen op de regel leidt tot onduidelijkheid waardoor kans groot is dat niemand zich aan het eenrichtingsverkeer houdt.</p> <p>23. Het weten van alleen grote vaartuigen op drukke zomerdagen is niet uitvoerbaar.</p> <p>24. Adviesroute om Oudegracht te mijden en over de stadsbuitengrachten te varen is op een optie. De gemeente vindt het instellen van eenrichtingsverkeer een beter alternatief omdat meer mensen kunnen genieten van de Oudegracht.</p> <p>Tot slot staan in uw inspraakreacties opmerkingen over emissievrij varen en schaarse rechten van ligplaatsen. In paragraaf 3.3 van de Visie stadswater onder ambitie 9 kunt u het aangepaste beleid voor emissie vrij varen voor verschillende type motorboten lezen. Onder inspraakreactie 79 kunt u bij ons antwoord lezen over schaarse rechten.</p>
--	---	--

		<p>exploitanten toegankelijk worden. Een beter idee is het uitbreiden van de locaties (ook op de Oudegracht ) en overleg met de exploitanten voor de verdeling van deze locaties.</p> <p>Er is op dit moment overigens al een openbare op- en afstaplocatie aan de Oudegracht bij de Viebrug waarvan gebruik kan worden door alle passagiersschepen en rondvaartboten. Verder lees ik nergens terug dat de opstaplocatie voor de kano en waterfiets gedeeld hoeven te worden.</p> <p>Vraag 13 a: Zijn de nadelige gevolgen van de hierboven omschreven ingreep goed in kaart gebracht en besproken in de beoordelingscommissie?</p> <p>b: waarom geldt deze maatregel niet voor de waterfietsen en kano's?</p> <p>Vraag 14: Waarom geen extra op- en afstaplocaties op de Oudegracht tussen de Hamburgerbrug en Vollersbrug. Bijvoorbeeld bij kelders waarvan de Gemeente eigenaar is en deze door de ondernemers gebruikt kunnen worden voor toiletruimte en opslag ed.</p> <p>Vraag 15: U wilt dat het minder druk wordt op de Oudegracht, maar wil wel de huidige locaties openstellen voor alle passagiersschepen en rondvaartboten. Wordt hiermee niet het tegenoverstelde bereikt?</p> <p>Ambitie 9. Stimuleren schoon en stil vervoer over water</p> <p>Alle exploitanten worden door de gemeente verplicht om vanaf november 2024 emissievrij te varen. Er zijn uitzonderingen voor werkschepen van aannemers en varende woonschepen. Er zijn nog 11 boten van exploitanten die aangedreven worden door een fossiele brandstofmotor. Waarvan onze salonboot er 1 van is. In het participatie traject heb ik opnieuw aandacht gevraagd voor een ontheffing voor Varend Erfgoed. Onze salonboot Catharina is in 1908 in Nederland gebouwd en heeft nog een fossiele brandstofmotor. Het verbruik van brandstof is erg laag, jaarlijks maximaal 50 tot 75 liter. Catharina heeft een A-status bij de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) en is ingeschreven bij de behoudsvereniging Oude Glorie (VBOG ). De salonboot wordt commercieel ingezet om het onderhoud te kunnen financieren en het behoud van de boot te waarborgen. Het ombouwen van dit type salonboot is niet realistisch en economisch gezien onrendabel. Het zou verder afbreuk doen aan de cultureel historische waarde, daarnaast verliest zij haar A-status binnen de FVEN en anderzijds kan de investering (ook op langere termijn ) niet terug verdiend worden. Verder is er tegenwoordig ook blauwe diesel/ HVO voorhanden, waardoor de uitstoot met 90% wordt teruggebracht. Op dit moment worden door de FVEN/VBOG ook gesprekken gevoerd via de Mobiele Collectie Nederland (MCN) met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten om binnen gemeentes te komen tot een uitzonderingsregel ( oldtimersregeling ) voor Varend Erfgoed.</p> <p>Vraag 16: Kan er gezien bovenstaande alsnog een ontheffing komen voor onze salonboot Catharina, zodat deze gelijkgesteld word aan de schepen die nu op een historische ligplaats liggen.</p> <p>Vraag 17: Onze salonboot is door de gemeente in een eerder stadium formeel erkend als varend erfgoed en voldoet aan de eisen voor het gebruik van de ligplaatszone voor historische schepen. Daar is ook een ligplaats voor aangewezen aan de Oosterkade, echter is de vergunning niet verlengd ondanks eerdere toezeggingen. Kan deze ligplaatsvergunning alsnog verlengd</p>	
--	--	---	--

		<p>worden?</p> <p>Vraag 18: De overgangstermijn voor verduurzaming van de exploitanten die meerdere boten hebben varen is te kort. 2030 zou eerder haalbaar zijn dan 2024. Is een gefaseerde overgangsregeling mogelijk?</p> <p>Vraag 19: Kan er een lokale subsidieregeling komen om de gewenste transitie te stimuleren?</p> <p>Vraag 20: Komen er op alle ligplaatslocaties voor de exploitanten oplaadpunten?</p> <p>Ambitie 12. Aanpakken van nautische knelpunten op het water.</p> <p>U geeft aan op termijn eenrichtingsverkeer te willen invoeren op de Oudegracht. Met als doel om te voorkomen dat er op drukke dagen wachtrijen kunnen ontstaan bij knelpunten zoals de Stadhuisbrug en Ledig Erf. Boten mogen dan het hele jaar door alleen nog van noord naar zuid varen. Uit een verkeersonderzoek van Mobycon blijkt dat dit de meest effectieve maatregel zou zijn. U geeft aan dat er op een warme zomerdag gemiddeld 1000 vaartuigen geteld worden, zie ook tabel 2 op pagina 27 welke het aantal gemiddeld getelde vaartuigen aan geeft op verschillende warme zomerdagen van 2019 t/m 2022.</p> <p>Op de Oudegracht zijn door Mobycon op 3 verschillende locaties tussen 09:00 en 22:00 uur op verschillende dagen tellingen verricht. Uit het rapport van Mobicon blijken de vaarbewegingen t.h.v. de Zandbrug, Stadhuisbrug en Bijlhouwersbrug geteld te zijn. Uit de participatie gesprekken bleek dat bijvoorbeeld de rondvaartboot van Schuttevaer die 7 keer per dag afvaart en tijdens het standaard rondje langs alle 3 de locaties vaart 21 keer meegeteld is. Er varen 19 passagiersboten en tientallen rondvaartboten en verhuurboten en verhuurkano's waarvan het aannemelijk is dat de vaarbewegingen ook dubbel mee geteld zijn. Daarnaast wordt in de laatste kolom het totaal gemiddeld bij elkaar opgeteld. Dit lijkt mij onjuist om aan een gemiddeld aantal vaartuigen te komen. Nog los gezien van alle dubbel getelde vaarbewegingen die in tabel zijn opgenomen. De cijfers kloppen dus niet. Op een drukke dag varen er geen 1000 vaartuigen in de stad en al helemaal geen 1600 zoals verder in het rapport te lezen valt. Hier wordt een beeld geschetst dat niet overeenkomt met de realiteit. Verder wordt in de Visie geen onderscheid gemaakt tussen een vaarbeweging en een vaartuig, de termen worden door elkaar heen gebruikt. Dit wekt verwarring! Uit de cijfers blijkt verder dat de toename van de drukte uit andere categorieën vaartuigen kom en niet via de passagiersschepen en rondvaartboten. Toch worden door deze maatregel de exploitanten die aan de Oudegracht gevestigd zijn het meest getroffen. Zij moeten immers 45 minuten omvaren om bij hun opstaplocatie te komen, als de eerdere tocht aan de zuidkant van de Oudegracht eindigt. Door invoering van de maatregel zal het aantal vaarbewegingen naar mijn mening toenemen. De oorzaak van de wachtrijen bij de knelpunten komt vooral door grote vaartuigen (langer dan 18 meter en breder dan 4 meter), grote groepen kanoërs en SUPS en de waterfietsen en door de momenten waarop de Weerdsclus leeg stroomt en de boten achter elkaar direct naar de Stadhuisbrug varen. Verder zou het een goed idee zijn om te onderzoeken of het mogelijk is de grote gemeente boten (afvalboot en bierboot) op drukke dagen niet na 15:00 uur op de Oudegracht te laten varen. Dit voorkomt nl ook opstoppingen!</p>	
--	--	--	--



	<p>Vraag 21: Is er in de modelberekening van Mobicon om de theoretische vaarcapaciteit te berekenen rekening gehouden met deze dubbel getelde vaartuigen?</p> <p>Vraag 22: Kan de maatregel voor eenrichtingsverkeer niet beperkt worden voor drukke dagen zoals bijvoorbeeld Koningsdag, Gaypride en tijdens evenementen?</p> <p>Vraag 23: Is het weren van te grote vaartuigen op drukke vaardagen niet een beter alternatief?</p> <p>Vraag 24: Utrecht is alleen bereikbaar via de sluisen aan de Noord- en zuidzijde van de stad. Is het niet mogelijk om op drukke dagen de vaarweggebruikers te informeren (preventie ) om over de singels te varen ipv de Oudegracht?</p> <p>Afsluitend wil ik benadrukken dat de rondvaartbranche belangrijk is voor Utrecht. Door de rondvaartboten en passagiersschepen kunnen heel veel mensen genieten van de stad. Het is een belangrijke trekker voor het toerisme en daarmee de economie. Het is voor de stad van belang dat daar zorgvuldig mee wordt omgesprongen.</p> <p>De branche staat onder druk. De gemeente vergt dat er forse investeringen worden gedaan met elektrificeren (zie bijgaande 1 : zienswijze 16 augustus 2021). Het is de vraag of dit significant bijdraagt aan de luchtkwaliteit. De branche bestaat uit 7% van het aantal vaartuigen in het Utrechtse water. Het is onevenredig om deze maatregel op te nemen. Op de zienswijze is nog steeds geen reactie.</p> <p>Tegelijkertijd staan nu ook de ligplaatsvergunningen op de tocht. Over het intrekken van de vergunningen van onbepaalde tijd is nog geen besluit, maar dat zou de volgende stap zijn als de Visie wordt aangenomen. Investeren wordt daarmee riskant, ook omdat niet duidelijk is of de terugverdientijd wel gelijk loopt met de resterende duur van de vergunningen.</p> <p>Mochten de 4 exclusieve ligplaatsen aan de Oudegracht komen te vervallen dan is een rendabele exploitatie minder goed mogelijk en misschien wel helemaal onmogelijk. Dit vergt namelijk extra coördinatie. Het zal tot meer overlast en vervuiling leiden. De schepen worden immers nu vanuit de werfkelders voorzien van catering. De gasten wachten binnen en kunnen van de wc gebruik maken.</p> <p>Dit voorkomt extra verkeersbewegingen en overlast van wachtende groepen op de kade. Het strikt toepassen van de dienstenrichtlijn op deze manier is ook niet nodig. Net als bij een terras kan aan het verlenen van een vergunning de voorwaarde worden verbonden dat er binnen een afstand van x meter een inpandige locatie is. Dat beperkt het aantal gegadigden, maar dat lijkt mij een legitieme voorwaarde.</p> <p>Varen in Utrecht.nl  Bijlage 1: Zienswijze dd. 16 augustus 2021  Bijlage 2: Beleidsregels Amsterdam</p>	
--	---	--

78	Verhuurder elektrische boten	<p>Middels dit schrijven dient Greenjoy BV haar zienswijze in op de Visie Stadswater zoals deze door gemeente Utrecht is gepubliceerd medio november 2022.</p> <p>Het belang van Greenjoy is erin gelegen dat zij t/m 2020 6 elektrische fluistersloepen verhuurde aan de Wittevrouwensingel. Hiermee voorzag Greenjoy burgers en toeristen van een unieke, duurzame vaarbeleving op de Utrechtse grachten. Dit tot grote tevredenheid van haar klanten en de buurtbewoners, waarmee een actieve en aangename samenwerking is ontstaan.</p> <p>Op dit moment beschikt Greenjoy nog altijd over een aantal exploitatievergunningen, maar heeft de gemeente Utrecht het onmogelijk gemaakt deze op redelijke wijze daadwerkelijk te exploiteren. Het was dan ook de hoop van Greenjoy dat de langverwachte Visie Stadswater meer ruimte zou bieden voor onbemande verhuur. Te meer omdat dergelijke deelinitiatieven:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• in de geest van de tijd passen (sharing economy),</li> <li>• de grachten voor iedereen bevaarbaar maken (ook de kleine portemonnee),</li> <li>• een geweldig visitekaartje voor Utrecht zijn,</li> <li>• aantoonbaar nauwelijks overlast vertonen (zie uw mobycon onderzoek),</li> <li>• de schaarse kades aanzienlijk beter benutten dan niet gebruikte eigen boten van 'the happy few'</li> <li>• een alternatief vormen voor de enorme wachtlijsten voor ligplaatsen</li> <li>• elektrisch / duurzaam varen mogelijk en zichtbaar maken</li> <li>• verwaarloosde en vervuilende boten in de ban doen</li> </ul> <p>En niet in de laatste plaats: invulling geven aan een enorme behoefte van heel veel burgers en toeristen. Dit blijkt uit de grote getale die wij hebben mogen bedienen en de grote getale die ons ook nu nog dagelijks benaderen terwijl wij reeds 2 jaar gesloten zijn in Utrecht.</p> <p>Het is dan ook ironisch te noemen dat de term 'Visie' in uw document vooral kijkt naar de 'oude' wereld (die toch echt niet meer terug gaat komen) en vrijwel geen oog heeft voor hoe nieuwe ontwikkelingen die uitdagingen op het water juist kunnen oplossen. De maatschappij kent een duidelijk opgaande trend in de behoefte aan delen. De hele maatschappij gaat van het bezit (van bijv. een eigen boot) naar het gebruik of beschikken over (een boot of beter nog: de vaarbeleving). Gezien de beperkte kaderuimte versus de reeds grote (en zoals de gemeente zelf al zegt aanzienlijk groeiende) behoefte aan varen op de Utrechtse grachten, getuigt het van een toekomstbestendige Visie om delen (lees: verhuur) van duurzame fluisterboten te omarmen en te faciliteren. Deelboten zorgen immers voor een efficiënter en dynamischer gebruik van de ruimte. Het sterk beperken van vaste ligplaatsen voor verhuur van fluisterboten zoals voorgesteld in de Visie Stadswater staat juist haaks op deze ontwikkeling.</p> <p>De gemeente stelt enerzijds dat "Stad en bezoekers groeien enorm en we zien enorme wens om gebruik te maken van het water", terwijl de gemeente het tegengestelde in haar Visie uitdraagt</p>	<p>U geeft een goede analyse en onderbouwing waarom er meer plaatsen zouden moeten worden aangewezen voor het verhuren van fluisterbootjes (verhuurboten type 2). De gemeente wil nieuwe ligplaatsen voor verhuurboten type 2 aanwijzen zodat meer mensen kunnen genieten van het water. Het aantal van twee keer 6 verhuurboten type 2 is genoemd omdat dat het aantal was wat we eerder hadden. Het klopt dat we geen onderbouwing hebben voor een maximaal aantal. We zien de uitgifte van 12 nieuwe ligplaatsen als een eerste stap. We willen de ligplaatsen stapsgewijs uitbreiden met maximaal 6 ligplaatsen per locatie om overlast van omwonenden bij de ligplaatsen te voorkomen. Als de ervaringen bij deze eerste stap positief zijn, kunnen we het aantal ligplaatsen voor verhuurboten type 2 uitbreiden. We zullen de tekst onder verbetermogelijkheid 7.4 aanpassen en de laatste kolom in tabel 8. Deze kolom noemen we dan "totaal" noemen ipv "maximaal (limiet)".</p> <p>U noemt een aantal extra locaties die u kansrijk vindt voor het verhuren van verhuurbootjes type 2. Deze komen bovenop de 6 kansrijke locaties die wij zelf al hadden voorzien en zijn genoemd onder verbetermogelijkheid 7.4. Mochten we meer dan 12 ligplaatsen willen realiseren dan zullen we deze locaties erbij betrekken. De locatie onder Hoog Catharijne vindt de gemeente niet geschikt want te smal vanwege het deel van kasteel Vredenburg dat er naast ligt. De locatie bij de Klop is inderdaad minder geschikt om naar de binnenstad te gaan maar wel richting Maarssen interessant.</p> <p>Verder geeft u aan dat uit het Mobycon onderzoek nauwelijks incidenten zijn geteld op het water door gebruikers van verhuurboten type 2 (categorie III in het Mobycon onderzoek). Het klopt dat er meer incidenten zijn geteld van waterfietzers, kanoers en SUPpers (categorie IV) en bezoekers met een plezierboot (categorie V). We zullen de tekst aanpassen in paragraaf 2.4 onder het kopje Incidenten en overlast. De meeste incidenten gaan over bezoekers met een plezierboot en mensen die een SUP, kano of waterfiets huren.</p>
----	------------------------------	---	---

	<p>door slechts 2x 6 ligplaatsen voor onbemande verhuur in haar Visie op te nemen (zonder enige garantie bovendien dat deze daadwerkelijk worden gerealiseerd, laat staan op welke termijn).</p> <p>Overlast en drukte op het water  Vanuit de gemeente wordt (bij monde van zowel wethouder als havendienst) structureel het beeld geschetst dat veel van de overlast bij (onbemande) verhuur vandaan komt. Deze misplaatste beeldvorming komt zelfs integraal en zonder enige onderbouwing terug in de Visie Stadswater:</p> <p>“Verder valt op dat de meeste incidenten gaan over bezoekers met een plezierboot, mensen die een bootje huren en de groep die een SUP, kano of waterfiets huurt. Bij bezoekers en huurders van bootjes gaan de meeste incidenten over geluidsoverlast (versterkt geluid, hard schreeuwen) en slecht vaargedrag. De SUPpers, kanoërs en waterfietsers kennen de vaarregels onvoldoende, varen in grote groepen of leggen hun materiaal op de werven waardoor mensen er niet langs kunnen lopen.”</p> <p>Echter, het mobycon onderzoek laat juist overduidelijk zien dat dit allerm minst het geval is voor deze 'huurders van bootjes'. Uit document Visie stadswater_mobycon tellingen 2019 tm 2022 blijkt juist dat er nauwelijks incidenten zijn met categorie III (verhuurboten type 2).</p> <p>Het is uiterst kwalijk te noemen dat de gemeente haar standpunt baseert op subjectieve data. Het feit dat huurbootjes gemakkelijk aanwijsbaar zijn, maakt dat deze het slachtoffer worden van gepercipieerde overlast in het geheel. Het tegengestelde wordt ironisch genoeg niet gezien: er zijn veel meer vaarbewegingen van huurbootjes, dus relatief gezien zijn zij nóg minder verantwoordelijk voor de overlast.</p> <p>Uit het genoemde onderzoek blijkt bovendien dat er met name overlast wordt ervaren door te hard varen en stankoverlast. Beiden zijn onmogelijk voor verhuur type 2 (onbemande verhuur), daar deze elektrische verhuurboten begrensd zijn en geen enkele uitstoot hebben.</p> <p>Ook in de Visie Stadswater wordt bij ambitie 11 aangehaald dat een groot deel van de geluidsoverlast plaatsvindt tussen 0:00 en 07:00. Dit valt per definitie (ruim!) buiten de verhuurtijden en heeft derhalve geen betrekking op onbemande verhuur.</p> <p>In plaats van het beperken van (onbemande) verhuur zouden wij de gemeente Utrecht adviseren om adequater te handhaven op het water. Verhuurbedrijven hebben er veel belang bij om zelf de handhaving te doen richting eindgebruikers. Getuige de mobycon cijfers werkt dat ook goed. Het is aan de gemeente verder om haar eigen regels te handhaven op het water, zodat de gepercipieerde overlast de kop kan worden ingedrukt. Iets waar verhuurders ook veel baat bij</p>	
--	--	--

	<p>hebben, maar niet voor verantwoordelijk kunnen zijn waar het handhavingsbevoegdheid jegens derden in de openbare ruimte betreft.</p> <p>Verschraling van aanbod  Graag vragen wij ook uw aandacht voor een triest effect van de huidige situatie, dat met de gebrekkige ambitie inzake het aantal ligplaatsen voor onbemande verhuur in stand zal blijven. Momenteel heeft de gemeente het exploiteren vanuit het water binnen de gemeente willens en wetens onmogelijk gemaakt. Hierdoor blijft er slechts de mogelijkheid over om met goedkope, lichte boten te verhuren die in de nacht op de kant getrokken kunnen worden. Op zich een creatieve oplossing, echter is de geschiktheid van deze -lelijke- bootjes zeer twijfelachtig gezien haar instabiliteit, slechte vaareigenschappen en lage gangboorden.</p> <p>Waar het met dit noodzakelijke aanbod op neer komt is dat het varen voor grote delen van de maatschappij niet meer mogelijk is. Ouderen en andere slecht ter been zijnde kunnen niet veilig op- en afstappen in deze boten. Terwijl het voor gezinnen onveilig is omdat kinderen te gemakkelijk overboord gaan. Resultaat is dat als doelgroep juist net de groep huurders overblijft die de overlast veroorzaakt... Vrijgezellenfeesten, drankvaartjes, studentenclubjes, etc.</p> <p>Dit is nadrukkelijk geen reclame voor de stad. Maar erger is dat de gemeente met deze keuze bewust grote groepen van de maatschappij buitensluit (ouderen en (jonge) gezinnen). Zeer ongepast en vooral ook zeer onnodig, aangezien de gemeente al veel eerder voor (tijdelijke) alternatieven had kunnen zorgen.</p> <p>Onze gerede angst is dat als het aantal ligplaatsen voor onbemande verhuur zo laag blijft (12), dat de ondermaatse en onveilige verhuur zoals hiervoor beschreven in grote getale het stadsbeeld blijft bepalen. Want er is en blijft en komt alleen maar meer behoefte om van de grachten te genieten; daar is ook de gemeente het over eens.</p> <p>Het getuigt derhalve pas van 'Visie' als deze risico's worden onderkend en ondervangen. Zo kan de grachtenbeleving Utrecht-waardig zijn.</p> <p>In de volgende alinea zullen wij verder gaan over waarom er geen objectieve bezwaren zijn om meer dan 12 vergunningen voor onbemande verhuur in de Visie Stadswater op te nemen.</p> <p>Onvoldoende ligplaatsen voor onbemande verhuur  De Visie Stadswater voorziet in 12 ligplaatsen voor onbemande verhuur / deelgebruik ten opzichte van 482 ligplaatsen voor the happy few particulieren en ca 935 meter aan passantenkade (ca. 100 ligplaatsen). Waarbij laatstgenoemde slechts een zeer beperkt deel van het jaar werkelijk gebruik maakt van haar capaciteit. Dit is buiten verhouding. Te meer omdat</p>	
--	---	--

	<p>door verhuurboten het bezit van een eigen boot overbodig maken (makkelijker, goedkoper, etc.) en resulterend juist schaarse kade vrijmaken. Schaarse kade waaraan particuliere (veel ook verwaarloosde) bootjes permanent liggen terwijl deze 482 bootjes conform de mobycon data goed zijn voor slechts 2 tot 5% van het aantal vaarbewegingen (tegen 15% van de vaarbewegingen afkomstig van slechts 12 (!) verhuurboten (2019)). Het zou derhalve ambitie tonen als deze beweging wordt geforceerd door meer ligplaatsen voor verhuur beschikbaar te maken.</p> <p>Het aantal van 12 (2x 6) was in beginsel al uiterst arbitrair. Tijdens de informatieavond (dd 14 november 2022) met de wethouder en havendienst heeft ondergetekende expliciet gevraagd naar de onderbouwing van het vastgestelde aantal van 12 vergunningen. Na herhaaldelijk doorvragen werd schoorvoetend bevestigd dat er GEEN objectieve onderbouwing is voor het aantal van 12 ligplaatsen voor onbemande verhuur en dat er zeer goed mogelijk ruimte is voor meer.</p> <p>Greenjoy pleit dan ook voor een veel groter aantal ligplaatsen voor onbemande verhuur. Hier is vanuit zowel ondernemers, burgers als bezoekers een enorme behoefte aan. Uit het mobycon onderzoek is gebleken dat slechts een marginaal deel van de overlast afkomstig is van onbemande verhuur, waarmee de weg feitelijk vrij is om de door de wethouder letterlijk uitgesproken ambitie “meer mensen te laten genieten van het water” te realiseren. Meer onbemande verhuurmogelijkheden biedt voor alle burgers en bezoekers de mogelijkheid om duurzaam te genieten van de Utrechtse grachten.</p> <p>Hiermee wordt varen in de Utrechtse grachten weer voor iedereen. Eerlijk verdeeld. Ook voor de gewone man. Van kleine tot grote portemonnee. En van jong &amp; mobiel tot oud &amp; slecht ter been. Want zelfs de wethouder zei (quote) “de [huidige] Whaly bootjes zijn ongeschikt voor gezinnetjes”, refererend naar de onveilige constructie van de boot voor kleine kinderen. En de Havenmeester sprak letterlijk uit dat hij zijn “schoonmoeder er niet in zal meenemen” gezien de onveilige constructie voor mensen die slecht ter been zijn.</p> <p>Nog meer kansrijke locaties  In de Visie Stadswater worden een aantal kansrijke locaties voor bootverhuur genoemd. Wij zien dit als een goede start, maar merken op dat er nog veel meer kansrijke locaties in het Utrechtse (binnen)stadswater zijn.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vaartsche Rijn kent talloze geschikte locaties, aanzienlijk meer dan waar de Visie Stadswater over spreekt,</li> <li>2. Catharijnesingel kent eveneens talloze geschikte locaties, zonder direct omwonenden, aanzienlijk meer dan waar de Visie Stadswater over spreekt,</li> <li>3. Weerdsdijk bij de monicabrug: Hier zijn de genoemde faciliteiten aanwezig, het is goed</li> </ol>	
--	--	--

		<p>bereikbaar, geen woningen nabij en verder wordt het aan alle kanten omgrensd door druk verkeer,</p> <p>4. Onder Hoog Catharijne : Geen mogelijkheid tot overlast voor omwonenden, goed bereikbaar, toiletfaciliteiten aanwezig in Hoog Catharijne,</p> <p>5. Ter hoogte van park Lepelenburg. Veel ruimte, goed bereikbaar.</p> <p>6. De Nieuwekade t.h.v. garage Paardenveld,</p> <p>7. De Neerlandiakade t.h.v. restaurant Op Zuid.</p> <p>8. Kruisvaart. Uit de stuit van de stad, voldoende ruimte en beschutting.</p> <p>Bovenstaande locaties zijn zeer geschikt voor onbemande verhuur. Er zijn zelfs nog veel meer locaties mogelijk. Derhalve zou het goed zijn als de gemeente samen met ondernemers een aanzienlijk groter aantal locaties in kaart brengt teneinde meer verhuurlocaties mogelijk te maken.</p> <p>Overigens wordt in de Visie Stadswater jachtwerf De Klop als kansrijke locatie gezien. Dit is helaas niet realistisch gezien beperkingen die de Weerdsluis oplevert om vanaf De Klop de stad in te komen. De sluisstijden zijn te beperkt voor rendabele verhuur en de logistiek wordt te duur om dagelijks door de Weerdsluis te verplaatsen.</p> <p>Resume</p> <p>Wij verzoeken de gemeente om in de Visie Stadswater aanzienlijk meer ruimte beschikbaar te stellen voor het meer toekomstbestendige delen/verhuren van boten middels het segment verhuurboten type 2 (onbemande verhuur), zodat de grachten weer voor iedereen zijn, het aanbod weer een duurzaam visitekaartje voor de stad kan zijn en de kades efficiënter gebruikt worden en het aangezicht mooier. Zoals bovenstaand beschreven zijn hier zowel vanuit overlast-perspectief als in termen van beschikbare geschikte locaties geen objectieve bezwaren te noemen.</p> <p>Wij vertrouwen er dan ook op dat deze inzichten op draagvlak kunnen rekenen en de aanpassingen zullen worden gerealiseerd. Vanzelfsprekend is Greenjoy bereid om op iedere mogelijke manier haar bijdrage te leveren aan de realisatie hiervan.</p> <p>Gelieve een bevestiging voor ontvangst te sturen, waarvoor dank.</p>	
--	--	---	--

79	Vaarondernehmer	<p>Zienswijze van Eco boats te Amsterdam op de Visie stadswater</p> <p>De gemeenten wil 12 ligplaatsvergunningen in totaal verlenen voor het verhuren van fluisterbootjes.</p> <p>Om overlast te beperken stelt de gemeente voor per verhuurlocatie een maximum van 6 ligplaatsen te geven. Dat komt dus neer op twee plekken voor fluisterbootjes. Dit is veel te weinig. Onduidelijk is bovendien of op deze locaties mag worden op- en afgestapt.</p> <p>Fluisterbootjes kunnen omdat zij onbemand worden verhuurd geen gebruik maken van de openbare op- en afstapplekken. Boten mogen op die plekken slechts 15 minuten aanmeren. Het kenmerk van fluisterbootjes is dat onbemand worden verhuurd en het dus niet gaat om het laten in- en uitstappen van passagiers.</p> <p>Passagiersschepen en rondvaartboten krijgen dus in verhouding veel meer ruimte omdat zij wel gebruik kunnen maken van de openbare op- en afstapplekken en ligplaats kunnen innemen bij gebrek aan een ligplaatsvergunning in de jachthavens.</p> <p>Volgens de gemeente is een ligplaats voor fluisterboten waar kan worden op- en afgestapt ook feitelijk niet nodig voor de exploitatie. De verhuurboten kunnen volgens de gemeente buiten de gemeentegrenzen worden afgemeerd op een locatie waar dat is toegestaan en voor de aanvang van de exploitatie worden verslept of over de weg worden verhuurd naar Utrechtse wateren. Deze optie maakt een fatsoenlijke exploitatie in Utrecht niet mogelijk en is ook volstrekt niet duurzaam.</p> <p>Ook inwoners kunnen gebruik maken van fluisterboten. Het aantal plekken voor particuliere ligplaatsen zou kunnen dalen. De meeste particuliere boten zijn ook veel vervuilerder. Bewoners hebben zo wel de lusten maar niet de lasten.</p> <p>Verder wordt in de waterVisie niet aangegeven wanneer de gemeente dit wil gaan realiseren. Reeds in 2016 heeft staatsraad advocaat generaal geschreven dat bestuursorganen bij het verdelen van zogenoemde schaarse vergunningen potentiële gegadigden de mogelijkheid bieden om naar de beschikbare vergunningen mee te dingen. Dit vloeit voort uit het formele gelijkheidsbeginsel, het beginsel van gelijke kansen. Bestuursorganen moeten daarbij een "passende mate van openbaarheid" garanderen. Zo zal informatie over de verdelingsprocedure, het aanvraagtijdvak en de toe te passen criteria voor het begin van de avond procedure adequaat bekend moeten worden gemaakt. Verder is het in beginsel niet mogelijk om schaarse vergunningen voor onbepaalde tijd te verlenen.</p> <p>In de waterVisie wordt slecht vermeld dat de gemeente de nieuwe plekken wil uitgeven via een loting. Elke urgentie lijkt te ontbreken.</p>	<p>U geeft aan graag meer verhuurlocaties voor fluisterbootjes te willen. De gemeente wil nieuwe ligplaatsen voor verhuurboten type 2 aanwijzen zodat meer mensen kunnen genieten van het water. Het aantal van twee keer 6 verhuurboten type 2 is genoemd omdat dat het aantal was wat we eerder hadden. Het klopt dat we geen onderbouwing hebben voor een maximaal aantal. We zien de uitgifte van 12 nieuwe ligplaatsen als een eerste stap. We willen dus stapsgewijs groeien met maximaal 6 ligplaatsen per locaite om overlast van omwonenden te voorkomen. Als de ervaringen bij deze eerste stap positief zijn, kunnen we het aantal ligplaatsen voor verhuurboten type 2 uitbreiden. We zullen de tekst onder verbetermogelijkheid 7.4 aanpassen en de laatste kolom in tabel 8. Deze kolom noemen we dan "totaal" noemen ipv "maximaal (limiet)".</p> <p>De beoogde locaties voor verhuurlocaties zijn bedoeld als ligplaats en op- en afstapplaats. Men kan de bootjes dus op de locaties laten liggen en vanaf die locatie verhuren. Er zijn nu wel partijen die verhuurboten type 2 vanuit een werfkelder verhuren of vanuit een eigen haven. Er is nu ook één partij die de bootjes naar een particuliere haven buiten de stad Utrecht vaart. Dat kan dus wel maar is niet ideaal en inderdaad minder duurzaam. Wanneer we de locaties gaan aanwijzen is inderdaad nog niet bepaald. De planning volgt in het uitvoeringsprogramma 2024-2027.</p> <p>In paragraaf 3.3 onder verbetermogelijkheid 7.5 onderkent de gemeente dat er sprake is van schaarse rechten rond de huidige ligplaatsen van exploitanten. Om aan de wet te voldoen zal de gemeente de huidige 37 ligplaatsen omzetten van onbepaalde naar bepaalde tijd. We denken nu aan een periode van vijf jaar. Via een nog uit te werken procedure kan elke geïnteresseerde ondernemer reageren op de vrijgekomen plaats. Uitwerking van de procedure zal zorgvuldig worden afgestemd met de Utrechtse vaarondernemers. Loting via een notaris staat nog niet vast. In paragraaf 3.3 onder verbetermogelijkheid 7.6 staat dat de gemeente de uitgifte van nieuwe ligplaatsen voor verhuurboten en passagiersboten met een loting via een notaris wil doen. Dit klopt niet. We zullen de tekst aanpassen en aangeven dat hiervoor ook geldt dat de uitwerking van de</p>
----	-----------------	--	---

			<p>uitgifteregeling nog niet vast staat en dat we hierover eerst het gesprek aangaan met exploitanten.</p>
--	--	--	--



80	Zwemmer	<p>Hierbij mijn reactie op de Visie Stadswater.</p> <p>Ik ben er niet voor om bij Amelisweerd een openbare zwemlocatie te realiseren. Ten eerste omdat het er altijd al erg druk is en ik meer overlast vrees. Ten tweede omdat zwembad De Krommerijn in de buurt is en een goed alternatief biedt om te gaan zwemmen.</p> <p>Algemeen: het wordt overal steeds drukker in Utrecht. Het beleid om op veel plekken functies te dubbelen/ te mengen gaat ten koste van de kwaliteit.</p> <p>Het wordt soms simpelweg te veel. De recreatieve voorzieningen zijn vaak op jongeren gericht en op gezinnen. Dat begrijp ik, maar er zijn ook veel ouderen, die ook nog ergens heen willen kunnen, in relatieve rust.</p>	<p>Dank voor uw reactie. Het huidige grote aantal zwemmers bij het landgoed Amelisweerd dwingt ons om de haalbaarheid van een officiële zwemwaterlocatie te onderzoeken. Op een drukke zomerdag tellen we ruim 300 honderd bezoekers die komen zwemmen. Het onderzoek kan er ook in resulteren dat een officiële zwemlocatie niet haalbaar is. Wij zijn echter geen voorstander om zonder onderzoek nu al te besluiten dat deze locatie geen officieel zwemwater kan worden. Zie verder ons antwoord bij inspraakreactie 56.</p>
81	Bewoners Oosterkade en omgeving	<p>We hebben de Visie stadswater met veel belangstelling gelezen. Het is goed dat de gemeente hiervoor beleid creëert. Als directe bewoners zijn we ook blij dat er wordt stilgestaan bij de specifieke overlast op de Oosterkade die wordt veroorzaakt door de exploitanten van verhuur-rondvaartboten en passagiersschepen. Er wordt zeer terecht erkend dat er een 'disbalans' ontstaat tussen wonen (in een bruisende omgeving) aan de ene kant en een forse overlast aan de andere kant. Voor de bewoners is dit een onhoudbare situatie en zij zijn daarom blij dat er wordt geluisterd naar bewoners.</p> <p>Om de overlast echt concreet in te dammen, reageren we bij deze graag officieel op de Visie stadswater.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. We steunen het idee van een bruisende stad, waarbij gebruik wordt gemaakt van het water.</li> <li>2. In onze beleving hebben de exploitanten de afgelopen zomer niet laten zien dat ze zich verantwoordelijk voelen voor gedrag van de grote groepen buiten de boten. We geloven en vrezen dat dit ook niet gaat veranderen. De overlast vindt plaats voordat passagiers de boten in gaan en nadat ze een rondvaart hebben genoten. De overlast bestaat uit lawaai/verstoring openbare orde, onveilige verkeerssituaties, openbare dronkenschap, urineren/wildplassen in tuinen en stegen. Voor meer details verwijzen we naar een eerder geschreven notitie.</li> <li>3. We geloven in handhaving, maar we geloven er niet in dat de Utrechtse handhavingsorganisatie de mensen en middelen heeft om alle overlast binnen de kaders te houden. Daarvoor is er simpelweg te veel overlast en zijn er te weinig handhavers.</li> <li>4. Wat ons betreft gaat voor de Oosterkade –als zeer gewilde locatie van exploitanten van verhuur-rondvaartboten en passagiersschepen een op-en-afstapverbod gelden. Als alternatief zijn er andere in de stad aan te wijzen locaties, waarbij er meer ruimte is voor grote groepen passagiers. De gemeente is hiervan op de hoogte.</li> </ol> <p>We denken dat door het verplaatsen van de op- en afstapplaatsen bij de Oosterkade, de huidige disbalans weer terug te brengen is. Zo creëren we een fijne en normale leefomgeving voor alle Utrechters.</p>	<p>Wij delen uw zorgen over de huidige disbalans bij de Oosterkade. Daarom is er in de Visie een verbetermogelijkheid 7.1 opgenomen. De gemeente wil het volgende doen om de Oosterkade te ontlasten als gewilde op- en afstaplocatie. Als eerste overweegt de gemeente een aanwijzingsbesluit te nemen waarbij het niet langer wordt toegestaan voor passagiersschepen om af te meren en op- en af te laten stappen passagiers aan de Oosterkade. Een passagiersschip is een boot met meer dan 12 passagiers met een schipper. Hierdoor verwachten we dat er minder grote groepen op de Oosterkade komen. Daarnaast wil de gemeente de locaties Stadskamer (onder Hoog Catharijne), Catharijnesingel (thv Karel V) en Paardenveld aanwijzen als op- en afstapplaats voor passagiersschepen, rondvaartboten en verhuurboten. Hierdoor spreiden we de drukte over meerdere locaties in de stad. Bij deze locaties zal de gemeente tijdelijke toiletten plaatsen (dixi's) in afwachting van permanente sanitaire voorzieningen.</p>

82	Exploitant bootverhuur	<p>Als eigenaar van de open rondvaartboot "Domstadboot", die ik in het voorjaar van 2022 heb overgenomen, ben ik over het algemeen blij met de Visie stadswater. Met de boot varen we gasten rond door de prachtige singels van Utrecht en zijn daardoor het visitekaartje van de stad. Gedurende afgelopen jaar heb ik mogen ervaren dat op sommige punten verbetering wenselijk is. Denk aan: goede duidelijke regels op het water, voorzieningen aan het water en handhaving op wangedrag om er samen voor te zorgen dat overlast voor iedereen tot een minimum beperkt wordt. Er ligt na jaren "kwakkelen" een mooi meerjarenplan dat er hopelijk voor gaat zorgen dat iedereen van het water kan genieten. Ik lever dan ook enkel input over de zaken die mij aangaan. Alvast bedankt voor het lezen van mijn input. Ik sta open voor eventuele vragen of het uitwerken van gedetailleerde plannen.</p> <p><b>1. Eenrichtingsverkeer Oudegracht:</b> Tijdens de bijeenkomst met wethouder Suzanne Schildman is het eenrichtingsverkeer besproken. Conclusie is dat het eenrichtingsverkeer wenselijk is maar enkel op de momenten waarop het ook daadwerkelijk druk is in de grachten van stad. De periode waarin dit wenselijk zou zijn is in het hoogseizoen van juni tot augustus tussen 11:00- 20:00. Buiten deze periode werkt deze maatregel averechts. Ondernemers zijn verplicht om te varen terwijl de grachten vrijwel leeg zijn. Dit kost onnodig extra energie en staat daarmee lijnrecht tegenover de plannen van de gemeente om de stad te verduurzamen.</p> <p><b>2. Emissievrij varen:</b> De gemeente heeft de Utrechtse vaarondernemers opgelegd hun boten om te bouwen en enkel nog emissievrij te varen vanaf 2025. Omdat waterstof geen optie is zijn alle ondernemers genoodzaakt om te bouwen naar Elektromotoren met accupakketten. Deze ombouw is zeer ingrijpend en door de vele benodigde accu's ook erg kostbaar; ca. €50.000,-. Ik vraag mij af waarom er niet voor een tussenweg gekozen is waarin de boten ook op emissiearme motoren kunnen draaien. Bijvoorbeeld Euro 6 Benzinemotoren die in vergelijking met de huidige oude dieselmotoren vrijwel géén stikstof uitstoten en waarbij de uitlaatgassen geurloos zijn. Zo'n motor inbouwen kost ca. €10.000. Omdat de gemeente de ondernemers geen opties biedt, lijkt het mij fair om de ondernemers hierin tegemoet te komen met bijvoorbeeld een investeringssubsidie.</p> <p><b>3. Toegewezen aanmeerlocaties:</b> Momenteel zijn er een aantal bedrijven die een specifieke aanmeerlocatie hebben toegewezen in de stad en in de singels daar omheen. Dit zorgt ervoor dat rondvaartboten mooi verdeeld op verschillende plekken in de stad aanmeren en hierdoor geen onnodige drukte ontstaat. In de waterVisie wordt gesproken over het opheffen van deze toegewezen plekken en ze openbaar te maken voor alle vaarondernemers om zo een gelijk speelveld te creëren. Ik vrees dat dit ervoor gaat zorgen dat de populairdere plekken te druk gaan worden en dat dit voor problemen, zoals bekend op de Oosterkade, op de andere locaties zal gaan zorgen. De gemeente kan dit voorkomen door juist het huidige beleid uit te breiden voor de nieuwe ondernemers of voor de ondernemers die nog geen toegewezen aanmeerlocatie hebben verkregen. Een voorbeeld zou kunnen zijn: hanteer de huidige toegewezen aanmeerlocaties en biedt Ketelbinkies, Bruno's bootverhuur, SloepHurenUtrecht etc. ook een eigen plek. Verdeeld over de Oosterkade, Paardenveld, Catharijnesingel en de nieuwe locatie op</p>	<p>1. Uw suggestie om het éénrichtingsverkeer te beperken nemen wij gedeeltelijk over. De gemeente wil vasthouden aan het eenrichtingsverkeer maar wel anders voorgesteld. We passen de Visie aan wat de betreft de periode. Eenrichtingsverkeer geldt alleen van juni t/m augustus en niet meer het hele jaar. Tijdens deze zomermaanden is het druk met boten op het water. Ook wil de gemeente het eenrichtingsverkeer de komende jaren nog niet invoeren. We hebben berekend dat er een knelpunt ontstaat bij de Stadshuisbrug bij een toename van 50% meer boten op een drukke zomerdag. We zitten nu nog niet op dit punt en verwachten dat we de komende jaren dit punt nog niet bereiken. De gemeente vindt het niet wenselijk om éénrichtingsverkeer alleen op drukke dagen of tijdens bepaalde tijdsvensters in te voeren. Ook willen we geen uitzondering maken voor specifieke doelgroepen zoals verhuurbootjes en rondvaartboten. Meerdere uitzonderingen op de regel leidt tot onduidelijkheid waardoor kans groot is dat niemand zich aan het eenrichtingsverkeer houdt.</p> <p>2. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen. Zie verder het aangescherpte beleid rond emissievrij varen in paragraaf 3.3 onder ambitie 8.</p> <p>3. U pleit voor het toewijzen door gemeente van elke op- en afstapplaats aan één of enkele vaarondernemers. De gemeente kan dit niet eenzijdig opleggen omdat het in strijd is met de Dienstenrichtlijn. Het maken van onderlinge afspraken tussen de vaarondernemers over de verdeling van op- en afstappelen zou wel kunnen.</p> <p>4. U geeft aan dat het voornemen om ligplaatsvergunningen voor bepaalde tijd uit te geven uw exploitatie in gevaar kan brengen. Als gemeente onderschrijven wij het uitgangspunt van een redelijke terugverdiendtijd, een transparante methode van toewijzing van schaarse rechten met gelijke kansen voor alle gegadigden en heldere communicatie over de termijnen. Uitwerking van de procedure zal vooraf worden afgestemd met de Utrechtse vaarondernemers. Zie verder paragraaf 2.4 van deze reactienota.</p>
----	---------------------------	---	---

		<p>Smakkelaarsveld. Alléén door toegewezen aanmeerlocaties kan overlast voorkomen worden. Besef ook dat het verkrijgen van een toegewezen locatie onmisbaar is voor een goede bedrijfsvoering.</p> <p><b>4. Ligplaatsvergunning:</b> In de Visie wordt gesproken over ligplaatsvergunningen voor bepaalde tijd. Ik heb begrepen dat deze maatregel vanuit de Europese wetgeving voortkomt en onoverkomelijk is. Dit brengt ons als ondernemers in onzekerheid. Ik heb een flinke investering gedaan om de Sophie (Domstadboot) over te nemen van de vorige eigenaar. Wetende dat ik vanaf 2025 emissievrij zal moeten varen maar óók wetende dat mijn ligplaats bij Hooghiemstra voor onbepaalde tijd zal zijn en dat ik daarom voldoende tijd heb om alle investeringen terug te verdienen alsook vanuit deze ligplaats mijn bedrijfsvoering vorm te geven. Denk hierbij aan bevoorrading, het veilig opbergen van spullen en vanaf 2025 de boot te kunnen laden. De Domstadboot is voorzien van een nieuwe dektent die de boot kan overdekken maar geen barrière biedt tegen vandalen of daklozen die, als mijn ligplaats bij Hooghiemstra zou komen te vervallen, zo op de boot kunnen gaan wonen. U zult wellicht begrijpen dat ik dus erg afhankelijk ben van deze specifieke ligplaats die de boot maar ook mij als ondernemer een betrouwbare haven biedt. Omdat mijn onderneming zonder ligplaats waardeloos is, verwacht ik dat de gemeente ons zekerheid biedt, dat onze vergunningen lang genoeg geldig zijn om alle investeringen terug te verdienen én hier iets aan te kunnen overhouden. De Domstadboot gaat mij inclusief aanschaf en ombouw naar elektrisch €125.000,- kosten. Seizoen 2022 heeft mij een brutowinst van €25.000,- opgeleverd. Dat betekent dat ik 5 jaar nodig heb om mijn initiële investering terug te verdienen. Ik ben van mening dat de gemeente ons daarom ligplaatsvergunningen moet aanbieden met een geldigheid van ten minste 15 jaar om ons de mogelijkheid te bieden een gezonde onderneming op te bouwen. De gemeente moet ons ook de gelegenheid bieden om de vergunning hierna, al dan niet met een tegenprestatie, eenzijdig te kunnen verlengen. Daarnaast verwacht ik vanuit de gemeente tijdig (minimaal 3 jaar) op voorhand geïnformeerd te worden over eventuele intenties aangaande de vergunning om tijdig te kunnen anticiperen en continuïteit van mijn onderneming te kunnen borgen.</p>	
--	--	--	--

83	Bewoners Veilinghaven	<p>Geacht College, Als bewoners van één van de woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast.</p> <p><b>Veiligheid.</b> De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze schepen zijn varende monumenten; specifiek varend. Het varend zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politiereglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrij gekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. De activiteiten zijn simpel weg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Direct buiten de haven op het Merwedekanaal is er het fenomeen het “brug-springen” vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren en het behoeft geen betoog dat dit levensgevaarlijk is, het is wachten op een ernstig ongeluk. In de Visie staat dat er bordjes op de brug zijn geplaatst, maar dat is niet zo. Een veiligheidsaspect wat tot slot ook genoemd moet worden is dat het grasveld ten zuiden van de havenmonding een officiële honden-uitlaatplek is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide lijkt ons een no-go.</p> <p><b>Overlast.</b> Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote</p>	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 56.
----	--------------------------	---	--

	<p>zorgen. We zien de haven de laatste jaren zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt.</p> <p>*alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio's versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het zelf</p> <p>ook: lawaai draagt sterk over water. Daarnaast zal het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in de overlast alleen maar vergroten.</p> <p>*het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand). De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel. Ook de steiger bij onze havenloods is een deel van het jaar bewoond, wanneer onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip.</p> <p>* steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag.</p> <p>* er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van "terreur", waarbij de politie moest worden ingeschakeld.</p> <p>*op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door druggebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken.</p> <p>* de gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten.</p> <p>* gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking</p>	
--	---	--

	<p>en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen. Havens en kommen met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen!</p> <p>Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven verminderen en de overlast ook.</p> <p>Uit de Visie Stadswater: P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (...) de gevolgen voor omwonenden. P. 36: Aan de andere kant willen we het zwemmen ook ontmoedigen of verbieden als het te veel conflicteert met andere functies, de veiligheid- en gezondheidsrisico's te groot zijn en/of leidt tot te veel overlast.</p> <p>Uitgangspunt College: "zorgvuldige afstemming met omwonenden".</p> <p>Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken.</p> <p>Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd. Gezien de plannen van de gemeente m.b.t. de Veilinghaven willen wij als scheepsbewoners vanaf nu nauw bij de planvorming betrokken worden.</p> <p>Nog even ter informatie: Folder ontwikkeling Veilinghaven <a href="https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen">https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen</a></p> <p>Regelgeving omtrend zwemmen in openbaar vaarwater <a href="https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens.">https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens.</a> <a href="https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&amp;boete_tree=21981%2C21913&amp;Linked=W+181+d">https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&amp;boete_tree=21981%2C21913&amp;Linked=W+181+d</a></p>	
--	--	--

84	Vereniging van eigenaren Veilinghaven	<p>Geacht College, Als VVE van woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast.</p> <p>Veiligheid. De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze schepen zijn varende monumenten; specifiek varend. Het varend zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politiereglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrij gekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. Deze activiteiten zijn simpelweg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Direct buiten de haven op het Merwedekanaal is er het fenomeen het “brug-springen” vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren en het behoeft geen betoog dat dit levensgevaarlijk is, het is wachten op een ernstig ongeluk. In de Visie staat dat er bordjes op de brug zijn geplaatst, maar dat is niet zo.</p> <p>Wij betwijfelen verder ernstig of de zwemwaterkwaliteit wel geborgd kan worden wanneer de Veilinghaven officiële zwemlocatie wordt. Er is geen stad in Nederland met daarbinnen officiële zwemlocaties en dat is niet voor niks, de overheid kan voor eventuele gezondheidsgevolgen aansprakelijk gehouden worden. Dit vertellen ons ook mensen uit het vakgebied. Tot slot: het grasveld ten zuiden van de havenmond is een officiële en drukbezochte</p>	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 56.
----	---------------------------------------	--	--

		<p>hondenspeelweide is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide lijkt ons een no-go.</p> <p>Overlast. Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote zorgen. De laatste jaren zien we de haven 's zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt.</p> <p>*alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio's versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het zelf ook: lawaai draagt sterk over water. Daarnaast zal het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in de overlast alleen maar vergroten.</p> <p>*het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand), zie de afbeeldingen hieronder. De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel. Ook de steiger bij onze havenloods is een deel van het jaar bewoond, wanneer onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip.</p> <p>* steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag.</p> <p>* er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van "terreur", waarbij de politie moest worden ingeschakeld.</p> <p>* op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door druggebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken.</p>	
--	--	---	--



	<p>* de gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten.</p> <p>* gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen. Havens en kommen met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen!</p> <p>Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven verminderen en de overlast ook.</p> <p>Uit de Visie Stadswater: P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (...) de gevolgen voor omwonenden. P. 36: Aan de andere kant willen we het zwemmen ook ontmoedigen of verbieden als het te veel conflicteert met andere functies, de veiligheid- en gezondheidsrisico's te groot zijn en/of leidt tot te veel overlast.</p> <p>Uitgangspunt College: "zorgvuldige afstemming met omwonenden".</p> <p>Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken.</p> <p>Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd. Gezien de plannen van de gemeente m.b.t. de Veilinghaven willen wij als scheepsbewoners vanaf nu nauw bij de planvorming betrokken worden.</p> <p>Met vriendelijke groeten,</p> <p>Veilinghavenkade Nr 10a Nr 22 Nr 24</p>	
--	---	--

	<p>Nr 26 Nr 28 Nr 30 Nr 32 Nr 34 Nr 36 Nr 38 Nr 40 Nr 42 Nr 44 Nr 46 Nr 48</p> <p>Ligplaats woonboten die ontbreken in het inspraakdocument</p> <p>De woonschepen in de Veilinghaven vanuit de lucht gezien.</p> <p>Nog even ter informatie: Folder ontwikkeling Veilinghaven <a href="https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen">https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen</a></p> <p>Regelgeving omtrent zwemmen in openbaar vaarwater <a href="https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens.https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&amp;boete_tree=21981%2C21913&amp;Linked=W+181+d">https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens.https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&amp;boete_tree=21981%2C21913&amp;Linked=W+181+d</a></p> <p>Zwemwater in Nederland <a href="http://www.zwemwater.nl">www.zwemwater.nl</a></p>	
--	---	--

85a	Bewoners Veilinghaven	<p>Geacht College, Als bewoners van een woonschip in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Het gaat ons hierbij om veiligheid en overlast.</p> <p><b>Veiligheid.</b> De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze schepen zijn varende monumenten; specifiek varend. Het varend zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politiereglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrij gekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. Deze activiteiten zijn simpelweg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Direct buiten de haven op het Merwedekanaal is er het fenomeen het "brug-springen" vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren en het behoeft geen betoog dat dit levensgevaarlijk is, het is wachten op een ernstig ongeluk. In de Visie staat dat er bordjes op de brug zijn geplaatst, maar dat is niet zo. Wij betwijfelen verder ernstig of de zwemwaterkwaliteit wel geborgd kan worden wanneer de Veilinghaven officiële zwemlocatie wordt. Er is geen stad in Nederland met daarbinnen officiële zwemlocaties en dat is niet voor niks, de overheid kan voor eventuele gezondheidsgevolgen aansprakelijk gehouden worden. Dit vertellen ons ook mensen uit het vakgebied. Tot slot: het grasveld ten zuiden van de havenmond is een officiële en drukbezochte</p>	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 56.
-----	--------------------------	---	--

		<p>hondenspeelweide is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide lijkt ons een no-go.</p> <p><b>Overlast.</b>  Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote zorgen. De laatste jaren zien we de haven 's zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt.  *alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio's versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het zelf ook: lawaai draagt sterk over water. Daarnaast zal het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in de overlast alleen maar vergroten.  *het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand!) (zie de afbeeldingen hieronder). Aan deze kade wonen wij.  Ook de steiger voor onze gemeenschappelijke havenloods aan deze kade is een deel van het jaar bewoond, wanneer daar onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip uit de haven. Verder is de steiger direct naast deze kade op de hoek nabij de Mandelabrug (op de foto hieronder helemaal links onder in de hoek) in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden waar nogal wat drugs worden gebruikt. Wij ervaren de overlast dus dubbel / van twee kanten en van zeer nabij.  * steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag.  * er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van "terreur", waarbij de politie moest worden ingeschakeld.  * op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door druggebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken.  * de gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten.  * gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen.  Havens en kommen met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen!</p>	
--	--	--	--

	<p>Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven verminderen en de overlast ook.</p> <p>Uit de Visie Stadswater: P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (...) de gevolgen voor omwonenden. P. 36: Aan de andere kant willen we het zwemmen ook ontmoedigen of verbieden als het te veel conflicteert met andere functies, de veiligheid- en gezondheidsrisico's te groot zijn en/of leidt tot te veel overlast.</p> <p>Uitgangspunt College: "zorgvuldige afstemming met omwonenden". Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken.</p> <p>Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd. Gezien de plannen van de gemeente m.b.t. de Veilinghaven willen wij als scheepsbewoners vanaf nu nauw bij de planvorming betrokken worden.</p> <p>Ligplaats woonboten die ontbreken in het inspraakdocument De woonschepen in de Veilinghaven vanuit de lucht gezien Nog even ter informatie: Folder ontwikkeling Veilinghaven <a href="https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen">https://www.yumpu.com/nl/document/read/19836549/historische-haven-utrecht-havens-en-ligplaatsen</a> Regelgeving omtrent zwemmen in openbaar vaarwater <a href="https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens.">https://www.rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/zwemmen-in-open-water/zwemmen-in-rivieren-en-kanalen#:~:text=Daarom%20wijst%20Rijkswaterstaat%20op%20de,bij%20bruggen%2C%20sluizen%20en%20havens.</a> <a href="https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&amp;boete_tree=21981%2C21913&amp;Linked=W+181+d">https://boetebase.om.nl/?SrtCatVer=e8&amp;boete_tree=21981%2C21913&amp;Linked=W+181+d</a> Zwemwater in Nederland <a href="http://www.zwemwater.nl">www.zwemwater.nl</a></p>	
--	--	--

85b	Bewoner veilinghaven	<p>Geacht College, Als bewoners van één van de historische woonschepen in de Veilinghaven reageren wij op de Visie Stadswater van de gemeente Utrecht en de plannen om deze haven mogelijk als officieel zwemwater aan te wijzen. Wij zien dit absoluut niet zitten vanwege veiligheid en overlast.</p> <p><b>Veiligheid.</b> De Veilinghaven is ongeveer 15 jaar geleden ontwikkeld als haven voor historische woonschepen. Deze schepen zijn varende monumenten; specifiek varend. Het varend zijn is een verplichting door de gemeente Utrecht. Een haven is een plek waar schepen aankomen, verblijven en vertrekken. Een haven is geen zwembad. Schepen en zwemmers zijn een slechte combinatie; dit is ook de reden dat zwemmen verboden is in havens (Binnenvaart Politiereglement). Schepen die in de Veilinghaven aankomen of vertrekken zijn aan het manoeuvreren en door de beperkte ruimte kunnen zij slecht uitwijken voor eventuele zwemmers. Graag delen wij onze verhalen over zwemmers die denken dat het leuk is om vlak voor je schip (die niet spontaan kan afremmen) een bommetje te maken. Waarom? Wij weten het niet, maar drank en hitte kunnen deel gemaakt hebben van deze jongens. Zwemmers (kinderen) die denken dat ze vlak achter de boot van golven kunnen profiteren. Ze zwemmen enthousiast naar je roer met of zonder luchtbed. Profiteren van golven kunnen ze niet, we maken geen golven. Wel lopen ze heel veel risico richting de schroef getrokken te worden. Al meermaals hebben wij zomers ons hart vastgehouden. Het is een kwestie van tijd totdat het een keer misgaat.... zo hebben wij wel eens tegen elkaar gezegd. Het mag duidelijk zijn dat het legaliseren van zwemmen in de Veilinghaven een niet acceptabel veiligheidsrisico met zich meebrengt. Iets wat wij als schippers niet willen, maar wat de gemeente Utrecht zeker niet kan accepteren; we vragen ons ten sterkste en met verbazing af of de gemeente zich hiervan bewust is. Regelmatig zijn schippers met de schrik vrijgekomen als zij de haven in of uitvaren; zwemmers zien de risico's niet en de schepen kunnen niet uitwijken. Het is wachten op een serieus ongeluk. Het zwemmen in havens en vaarwegen en bij bruggen geeft nationaal veel problemen, dit is al jaren in het nieuws. Als je zwemmen+haven opzoekt op internet zie je direct een groot aantal sites van overheden (landelijk en lokaal) waarin streng wordt gewaarschuwd voor de gevaren voor het zwemmen in havens en vaarwegen. Het zou een grote (en domme) vergissing zijn als Utrecht hier als enige anders in zou gaan handelen. In de Visie lezen wij over het plan om een Stadshalte in de Veilinghaven te situeren. Dit zal extra vaarbewegingen opleveren – dat conflicteert ook met het zwemmen in de Veilinghaven. De activiteiten zijn simpel weg niet te combineren en dienen dus ook gescheiden te blijven om ongelukken te voorkomen. Direct buiten de haven op het Merwedekanaal is er het fenomeen het "brug-springen" vanaf de Nelson Mandelabrug. Wij zien dit vaak gebeuren en het behoeft geen betoog dat dit</p>	Zie ons antwoord bij inspraakreactie 56.
-----	-------------------------	---	--

	<p>levensgevaarlijk is, het is wachten op een ernstig ongeluk. In de Visie staat dat er bordjes op de brug zijn geplaatst, maar dat is niet zo.</p> <p>Een veiligheidsaspect wat tot slot ook genoemd moet worden is dat het grasveld ten zuiden van de havenmonding een hondenloosloopgebied is, de enige in de wijde omgeving. Combinatie hiervan met een ligweide (uberhaupt al een zeer opmerkelijke combinatie van barbeques en hondenpoep) lijkt ons en no-go.</p> <p>In de Visie zijn meerdere woonschepen met officiële ligplekken (eigendom aangekocht van de gemeente Utrecht nota bene) “vergeten”, in de afbeelding hieronder toegevoegd in het oranje. Als u zo naar de haven kijkt is het geen kom van water met achterin een aantal schepen. Het is rondom vol met schepen.</p> <p><b>Overlast</b></p> <p>Wij maken ons over de groeiende overlast van het zwemmen en recreëren in onze haven grote zorgen. We zien de haven de laatste jaren zomers veranderen in een drukke recreatieplas. Wij willen voorkomen dat onze directe woonomgeving in de zomer helemaal onleefbaar wordt.</p> <p>*alle schepen in de haven zijn bewoond. De hoge gebouwen om de haven heen maken deze tot een kom/klankkast, waarin geschreeuw en radio's versterkt worden en overlast geven (er zijn bewoners die hierdoor op warme dagen niet meer thuis kunnen werken). En de Visie zegt het zelf</p> <p>ook: lawaai draagt sterk over water. Wij merken dat extra door de flats om de haven heen. Het verplaatsten van het zwemmen van het Merwedekanaal verder de haven in de overlast alleen maar vergroten.</p> <p>Graag deel ik met u dat we zomers als ik thuiswerken, met name op woensdagmiddag, mensen mij vragen of ik in een vakantiepark zit. Ik grap dan dat onze haven een tropisch zwemparadijs blijkt, maar ik kan er eigenlijk niet om lachen. De overlast van schreeuwende kinderen wat weerkaatst tegen de gebouwen en draagt over het water maakt dat ik me niet kan concentreren. Ook geeft het me stress. Los van geschreeuw beklimmen ze ook onze steiger en het continue aanspreken van brutale jongeren is niemands hobby. Het geeft stress, veel stress. het maakt je ook moedeloos. De huidige situatie is voor ons al ernstig, meer zwemmers zou voor ons verschrikkelijk zijn.</p> <p>*het kaartje op pagina 21 van de Visie geeft een onjuist beeld van locaties van woonschepen in de haven: ook de kade tegenover de oever waar veel wordt gerecreëerd is bewoond (minder dan 30 meter afstand). De steiger direct naast deze kade is in de zomer ook een drukke zwem- en recreatieplek geworden. De bewoners aldaar ervaren de overlast dus dubbel. Ook de steiger bij onze havenloods is een deel van het jaar bewoond, wanneer onderhoud wordt gepleegd aan een woonschip.</p>	
--	--	--

	<p>* steeds vaker wordt er laat, tot diep in de nacht, gehangen en gezwommen, waarbij soms nog harder geroepen wordt dan overdag.</p> <p>* er wordt regelmatig in de hele haven op schepen geklommen en bij schepen gehangen. Een aantal malen was er zelfs sprake van “terreur”, waarbij de politie moest worden ingeschakeld.</p> <p>*op de kades en de steigers rond de haven neemt hangen en de bijbehorende overlast, ook door druggebruik, toe. Zwemmers klimmen ook op de steiger van de havenloods (ons eigendom), wat extra stress geeft, omdat wij hier alert op zijn en het voortdurend aanspreken van brutale jeugd vermoeiend is en bordjes niet werken.</p> <p>* de gemeente zegt het zelf ook: de zomers worden langer en warmer, dus de druk op de haven als zwemlocatie zal toenemen. Daar komt bij dat de wijken om ons heen nog fors zullen groeien, wat de drukte nog eens extra zal vergroten.</p> <p>* gezien bovenstaande behoeft het geen betoog dat wij toiletten, horeca en ligweides zeer ongewenst vinden. Een officiële zwemplek met voorzieningen heeft een aanzuigende werking en zal de overlast die er nu al is alleen maar doen toenemen. Havens en kommen met woonschepen in een drukke woonwijk zijn geen recreatieplassen!</p> <p>Wij pleiten er nadrukkelijk voor dat er niet meer, maar juist minder zwemmers komen in de Veilinghaven. En om te zoeken naar meer van dergelijke onofficiële plekken waar zwemmen, in goed overleg met omwonenden, gedoogd kan worden. Zodoende zal de druk op onze haven verminderen en de overlast ook.</p> <p>Uit de Visie Stadswater:  P 48: In het onderzoek kijken we ook naar (...) de gevolgen voor omwonenden.  P. 36: Aan de andere kant willen we het zwemmen ook ontmoedigen of verbieden als het te veel conflicteert met andere functies, de veiligheid- en gezondheidsrisico's te groot zijn en/of leidt tot te veel overlast.</p> <p>Uitgangspunt College: “zorgvuldige afstemming met omwonenden”.</p> <p>Wij vragen de gemeente met klem om het zwemmen in de Veilinghaven onofficieel, kleinschalig te houden en de overlast die er al is niet nog meer te vergroten door er een officiële zwemlocatie van te maken.</p> <p>Tot op heden hebben wij van de gemeente nog geen actieve uitnodiging om mee te denken ontvangen en is onze mening niet gevraagd.</p> <p>Keer op keer zeggen wij tegen elkaar, het lijkt wel of de gemeente geen kennis heeft van schepen. Dat ze ons zien als woningen, potentieel festivalterrein, niet varende objecten en al wat dat niet. dat plannen worden gemaakt voor het gros van de stad, zonder rekening te houden met de diversiteit die de stad huisvest, zoals onze schepen. Het voelt soms of onze haven bij de</p>	
--	--	--



		<p>huidige planmakers in de vergetelheid is geraakt als zijnde een haven voor historische schepen. U mag best weten, dat doet ons keer op keer bij dit soort plannen zeer. Een officiële zwemplek staat wel bovenaan ons lijstje van punten die we echt niet graag zien gebeuren.... Alstublieft, doe het niet.</p>	
--	--	---	--

86	Bewoner en booteigenaar	<p>in de bijlage treft u mijn bezwaarschrift.</p> <p>Ik realiseer me dat op de valreep van het insturen en de deadline van vandaag, deze mogelijk wat 'pittig' overkomt.</p> <p>Zo is deze niet bedoeld. Ik wil echter wel duidelijk zijn over hoe ik over het onderdeel van de vergunningen op de zilveren schaats denk en met name de verplichting tot elektrische varen. De consequenties van jullie voorstel zijn voor mij en een aantal burendusdanig groot en kostenintensief dat ik even vanuit emotie, mijn uitgesproken mening met jullie deel.</p> <p>Als ik wat meer tijd zou hebben zou ik de scherpe kantjes eraf halen en het verhaal nog wat indikken :-).</p> <p>Graag nodig ik u en de wethouder uit in het voorjaar of in de zomer eens mee te varen om een en ander in perspectief te plaatsen.</p> <p>Ondanks dat ik me in grote lijnen goed kan vinden in veel Visie elementen van de Visie stadswater schiet dit voorstel op meerdere punten haar doel volledig voorbij en zijn bepaalde onderdelen van voorstellen duidelijk als niet doelmatig, niet proportioneel en zelf schadelijk te classificeren. Dit zowel voor bewoners als voor het milieu en daarmee voor de stad Utrecht.</p> <p>Ik ben iemand die erg voor verduurzaming is en persoonlijk op eigen kosten al een flink aantal uitstoot beperkende maatregelen heb genomen. Zoals dubbel glas, dak en muurisolatie, een zuinigere CV zonder boiler, zonnepanelen, tonzond onder de vloer, folie in de kelder en achter verwarmingen en het afdekken van de zandlaag in de kruipruimte. Kortom in grote lijnen steun ik niet alleen de doelstellingen van de gemeente tot verduurzaming, ik breng ze zelf voor eigen kosten actief in de praktijk. Met dit bezwaarschrift wil ik een eerste poging doen in het aantonen dat dit voorstel op onderdelen qua nieuw beleid niet alleen onredelijk en disproportioneel is maar dat het netto zelfs leidt tot een hogere uitstoot van CO2 en andere schadelijke stoffen en dat het burgers daar bovenop tot onredelijk hoge kosten zal drijven. Kosten die niet in verhouding staan tot de inkomsten die de gemeente zou krijgen uit de extra vergunningen en de beoogde CO2 reductie die er namelijk helaas niet is. Hieronder zal ik een en ander onderbouwen.</p> <p>Mijn bezwaar gaat primair over</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) de voorgenomen vergunningsplicht voor de bewoners aan de Frederik Hendrikstraat te Utrecht (vaargebied de zilveren schaats)</li> <li>2) de voorgenomen eis om deze nieuwe vergunningen alleen te verlenen aan elektrische boten / emissieloos varen</li> </ol> <p>ad 1)</p> <p>voor zover ik altijd begrepen heb is het stuk water geheten 'de zilveren schaats' eigendom van HDSR en betwijfel ik dus of de gemeente überhaupt daar tot een vergunningsplicht mag overgaan. Graag zie ik juridisch onderbouwd dat de gemeente dat op deze locatie mag doen. Op de eigen kaart van de gemeente (zie bijlage 1) is te zien dat het deel van de gemeente, de witte vaarweg stopt bij de brug van de Biltstraat. Ik heb ook altijd begrepen dat vanaf dat punt de</p>	<p>1. De gemeente ziet geen reden om voor de Zilveren Schaats een uitzondering te maken voor verbetermogelijkheid 7.6 (Recreatieve vaartuigen moeten die aan achtertuinen liggen moeten ook betalen voor gebruik van vaarwater). Boten met een ligplaats aan de stadsbuitengrachten en Vaartsche Rijn betalen nu voor een ligplaatsvergunning. De gemeente vindt het eerlijk als de boten van bewoners van de Zilveren Schaats ook betalen voor een ligplaatsvergunning. Zij maken immers gebruik van hetzelfde stadswater rond de binnenstad. Bewoners met een kleine boot kunnen er ook voor kiezen om in de avond hun boot op de kant in de eigen achtertuin te zetten. Dan is een ligplaatsvergunning niet nodig en hoeft je niet te betalen. Dit nieuwe beleid zal de gemeente stapsgewijs invoeren door eerst te controleren welke boten in het vaarwater rond de binnenstad liggen die geen ligplaatsvergunning hebben. Vervolgens zal de eigenaar van de boot een brief van de gemeente ontvangen. Eigenaren zullen een keuze moeten maken of ze een vergunning willen hebben of hun boot uit het water halen. Zoals we in paragraaf 1.1 in de Visie constateren ontbreekt binnen de gemeente overkoepelend en actueel beleid voor het gebruik van stadswater. Het huidige ligplaatsbeleid is daarvan een voorbeeld. Met deze verbetermogelijkheid voor Zilveren Schaats willen het huidige beleid aanvullen en gelijk trekken met andere stadswateren die rond de binnenstad liggen.</p> <p>De Zilveren Schaats valt onder het gemeentelijke vaarwater. De gemeente is bevoegd om dit beleid in te voeren vanuit haar rol als beheerder van de vaarweg en beheerder van ligplaatsen. Dat is de gemeente ook voor de Zilveren Schaats (zie bijlage 1). Dit staat los van het eigendom van de vaarwegen en/ of oevers. De gemeente mag de Zilveren Schaats opnemen in de Havenatlas en hier vergunningen voor uitgeven.</p> <p>2. We hebben naar aanleiding van diverse reacties de invoering van emissievrij varen (ambitie 8, paragraaf 3.3) aangepast. De gemeente voert emissievrij varen gefaseerd in voor verschillende categorieën motorboten. Zoals u ook voorstelt sluiten we hierbij zoveel mogelijk aan op het bestaande beleid van gemeente dat voor voertuigen geldt. Ook willen we meer tijd geven voor de overgang naar emissievrij varen. De ambitie van de gemeente Utrecht is om emissievrij (veelal elektrisch) varen in te voeren voor alle stadswateren, dus ook voor Zilveren Schaats. Hoe schoon brandstofmotoren ook mogen zijn, de gemeente</p>
----	-------------------------	---	---

	<p>vaarweg eigendom is van HDSR.</p> <p>Daarnaast is het plotseling stellen van een vergunningplicht op een plek waar bewoners op eigen kosten damwanden en steigers aanleggen een maatregel die niet alleen zomaar uit de lucht komt vallen maar in het eerder door de gemeente genoemde argument dat "het niet eerlijk zou zijn dat bewoners van de zilveren schaats niet vergunning plichtig zijn" juist een kromme redenering. Degenen die in bijvoorbeeld de Singel hun boten leggen met een sticker, betalen niet voor deze aanzienlijke kosten. Dus dat argument kan wat mij betreft van tafel. Dit is relevant omdat de gemeente het gebruikt in de logische opbouw van haar redenering. Als de gemeente in verreweg de meeste gevallen de kosten van de beschoeiing voor haar rekening neemt en vervolgens het argument gebruikt, dat het niet eerlijk is dat degenen die dat zelf betalen een onterecht voordeel halen, is dit zonder meer een dwaling te noemen. Mocht de gemeente de ambitie hebben in de toekomst de kosten voor beschoeiing voor haar rekening te nemen dan zie ik dat graag terug in een aangepaste versie van de Visie stadswater.</p> <p>Daarnaast wordt in de Visie het argument gebruikt dat bewoners de hele jaar een boot in het water hebben liggen en daar niet voor betalen. Dat is onjuist. Mijn boot gaat meestal in oktober uit het water en komt er pas in april weer in. Het gaat hier dus slechts om circa 6 maanden. Nadat de boot terug is uit de winterstalling en er onderhoud gepleegd is ligt de boot er weer prachtig bij itt veel 'wrakken' of half gezonken bootjes langs de overige vaarwegen.</p> <p>Voor een sinds mensenheugenis bestaande situatie die ook bestond toen ik het huis en mijn boot kocht kan de gemeente wat mij betreft niet zomaar een vergunningsplicht invoeren, zeker niet een met verstrekkende gevolgen. Wellicht kan dat wel wanneer de situatie verandert door verkoop van het huis. Dus hierbij wil ik graag een beroep op het 'gewoonterecht voor bestaande bewoners' en het verzoek doen daar minimaal een uitzondering voor te maken. Op die wijze voorkomt de gemeente veel gedoe met bewoners en bereikt ze op termijn toch volledig haar doelstellingen.</p> <p>ad 2)</p> <p>Circa 10 jaar geleden heb ik een prachtige sloep met dieselmotor gekocht om er op verschillende manieren mee te varen. Met mijn gezin, met vrienden, maar ook met collegas en klanten. Dat zijn met name korte rondjes door de stad en op die manier laat ik veel mensen van onze prachtige stad genieten. De investering was destijds ongeveer 40.000 euro dus mijn bezwaar gaat voor mij ergens over. Op dat moment bestonden er bij de gemeente geen plannen voor dit gebied. Beleid was er simpelweg niet voor zover ik kan achterhalen. Er was destijds en ook nu geen goed alternatief voor het maken van verdere tochten wat ik zo nu en dan doe. Als ik in de stad Utrecht in totaal 15 liter diesel per jaar verbruik is dat veel. De boot heeft een EU emissie compliance RCD 2. De boot verbruikt circa 1 liter diesel per uur varen en heeft daarmee dus een extreem lage uitstoot absoluut en ook per uur of kilometer varen is er sprake van extreem laag verbruik en dus geen significante schade aan de leefomgeving. Een diesel motor van een boot van in mijn geval 29 PK is namelijk ongeveer 1/5 tov een dieselmotor van een doorsnee auto. Kortom een dieselboot vaart dus super zuinig tov een auto laat staan tov een</p>	<p>kiest voor geen uitstoot van schadelijke stoffen.</p> <p>Voor verschillende type motorboten gelden verschillende ingangsdata wanneer het emissievrij varen wordt verplicht. Deze ingangsdata zijn 1 januari 2025, 1 januari 2027 en 1 januari 2030. 1) Met ingang van 1 januari 2025 verplichten we dat alle boten met een recreatieligplaatsvergunning die buiten de landelijke motorbotenroute liggen (BRTN-9) om emissievrij te zijn. Dit zijn ligplaatsen langs de oostelijke stadsbuitengracht, Biltse Grift, Zilveren Schaats en de Leidsche Rijn (tussen Stadsbuitengracht en Amsterdamrijnkanaal) en het Merwedekanaal tussen afslag Vaartsche Rijn en sluiscomplex Oog in Al (Muntsluis). Hier liggen al kleinere boten die veelal elektrisch zijn en redelijk snel en goedkoop zijn om te bouwen met een nieuwe elektrische buitenboordmotor. 2) Met ingang van 1 januari 2027 gaat de gemeente emissievrij varen verplichten voor alle recreatievaartuigen met een ligplaats. Langs de landelijke motorbotenroute BRTN-9 geldt een overgangsregeling van twee jaar. Dit betreft recreatieligplaatsen langs de Vaartsche Rijn. Op deze doorgaande route mogen tussen 2025 en 2027 nog recreatievaartuigen met een brandstofmotor liggen. Recreatievaartuigen met ligplaats en een brandstofmotor die nu buiten de BRTN 9 route liggen moeten deze dus vanaf 2025 verplaatsen naar een ligplaats langs de Vaartsche Rijn. Dit kunnen dus ook recreatievaartuigen van bewoners van Zilveren Schaats zijn. 3) Voor plezierboten van bezoekers die een rondje binnenstad varen en grotere motorjachten die op doorreis zijn is de ambitie van de gemeente om met ingang van 2030 emissievrij varen te verplichten. Dit is in lijn met de ambitie van het college om in 2030 een emissievrije zone in te voeren voor alle voertuigen in de binnenstad. De ambitie is om dit dus ook te laten gelden voor vaartuigen. Het merendeel van deze boten hebben een brandstofmotor en maakt gebruik van de landelijke motorbootroute BRTN 9. De gemeente gaat in gesprek met de partners van BRTN 9 (provincies, waterschappen, RWS, gemeentes en belangenorganisaties) om deze ambitie te realiseren. Eenzijdig optreden van de gemeente kan ertoe leiden dat recreanten de BRTN 9 route vermijden. Dit is ongewenst voor alle partijen. Recreatievaartuigen varen dan om de stad Utrecht heen door niet over de Vecht te varen maar gebruik te maken van het Amsterdams Rijnkanaal.</p>
--	---	--

	<p>busje laat staan tov een vrachtwagen. Daarnaast wordt de boot uitsluitend in de zomermaanden gebruikt voor relatief zeer korte afstanden. Vanaf einde zomer tot voorjaar wordt de boot uit het water getild en opgeslagen. Soms maak ik met mijn gezin en/of vrienden een wat verdere trip met mijn sloep buiten Utrecht en vaar ik bijvoorbeeld naar de Biesbosch, het eiland van Maurik, Vinkeveen, Loosdrecht en zelfs ben ik er een keer een aantal dagen mee naar Vlieland gevaren. Best een avontuur. Deze trips zijn met elektrische aandrijving niet meer te maken en bij het doorzetten van haar plannen organiseert de gemeente dus een significante beperking in de range en daarmee het (vaar)plezier van haar burgers. Dat vaarplezier is juist de reden waarom destijds de significante investering gedaan is en de boot is aangeschaft. Dit type boot koop je in tegenstelling tot een auto voor minimaal 30-40 jaar. De gemeente heeft het in de stadvisie over het stimuleren van emissieloos varen. Echter het eisen van elektrische aandrijving bij een nieuwe vergunning is niet zozeer stimuleren maar eisen en dat is echt wat anders. Deze eis voor bestaande eigenaren en boten op de zilveren schaats en de beperking in range qua km staan niet in verhouding tot wat het de gemeente zou kunnen opleveren. Namelijk een beoogde uitstootbeperking die volstrekt nihil te noemen is in relatie tot andere uitstoot veroorzakers in en om de stad. Denk aan industrie, diesel auto's, busjes en vrachtwagens. Aangezien de proportionaliteit van de maatregel evident afwezig is en zelfs onrechtvaardig te noemen is verzoek ik de gemeente als zij deze onderdelen van haar Visie wil doorzetten een effectrapportage op te stellen bij dit onderdeel van het voorgenomen plan. Hieruit zal blijken dat het effect van de voor sommige burgers ingrijpende maatregel totaal verwaarloosbaar en niet eens te meten of aan te tonen is. De paar liters diesel van een paar boten die er een paar rondjes per jaar mee varen tov alle dieselauto's, busjes en vrachtwagens in de stad is iets wat zo ver achter de komma, na heel veel nullen gaat uitkomen dat het eigenlijk absurd wordt dit cijfer te berekenen. Het ingaan van beperkingen voor die categorieën voertuigen per 2028 en 2030 mag dan ook niet leidend zijn voor deze totaal andere categorie met en niet te vergelijken uitstoot per jaar.</p> <p>Een heel ander punt is nog dat er momenteel goede alternatieven voorhanden zijn qua klimaat impact beperkende brandstof. Zo kan de gemeente het gebruik van blauwe/duurzamere/bio diesel aanmoedigen of zelfs verplicht stellen. Ik zou dit toejuichen omdat het tot dezelfde resultaten leidt als de gemeente beoogt en het minimale effecten heeft voor de burger. Gezien de hoeveelheid liters diesel gaat het dan om praktisch emissieloos varen. Het voorhanden zijn van goede alternatieven is een extra reden de eis van elektrisch varen direct van tafel te halen. Als de gemeente ondanks alles haar plan wil doorzetten kan geen andere conclusie getrokken worden dat dit onbetrouwbaar bestuur betreft omdat de gemeente dan maatregelen neemt die niet alleen niet doelmatig maar ook disproportioneel zijn ten koste van haar burgers die haar betalen om goed, passend en uitvoerbaar beleid op te stellen en te handhaven.</p> <p>Kortom dan zou het naar 'burger pesten' neigen. De reden zou ook symboolpolitiek kunnen zijn maar ook daar zou de gemeente zich verre van moeten houden en zich moeten richten op maatregelen die echt effect hebben en de vergroening van de stad en de CO2 reductie echt</p>	
--	---	--

	<p>bevorderen.</p> <p>Er valt bovendien aan te tonen dat het ombouwen van diesel naar elektrisch zomaar 15000 euro kost en een verhogend effect heeft op de CO2 uitstoot en andere schadelijke stoffen heeft. Dit omdat de CO2 die vrijkomt bij het produceren van de benodigde batterijen waarschijnlijk duizenden malen hoger is dan de beperking die het oplevert van de 15 liter diesel per jaar. Het aantal vaarkilometers per jaar en de daarmee gepaard gaande uitstoot rechtvaardigt dus niet de kostbare en netto CO2 uitstotende aanpassing naar elektrisch. Ik begrijp dat het omslagpunt voor auto's circa 40.000 km is. Voor boten is dat omslagpunt sowieso bij veel meer km, dit gezien de zuinigere motoren met lage PKs en daarnaast zou het per boot per jaar om max 100 km varen gaan wat niet in verhouding staat tot het omslagpunt. Tegelijkertijd zouden de bestaande boten niet verdwijnen maar elders in Nederland gewoon doorvaren omdat hun economische waarde nog dusdanig is dat het niet varen met deze dieselboten simpelweg kapitaalvernietiging in zou houden. Mocht de gemeente willen vasthouden aan haar eis dat dwingt de gemeente bewoners niet alleen tot disproportionele uitgaven, het zorgt daarmee dus ook voor een netto hogere CO2 uitstoot hetgeen niet past in het beleid van de overheid en in het bijzonder de gemeente. Kortom dit specifieke onderdeel van voorgestelde maatregelen schiet volledig en bewijsbaar haar doel voorbij!</p> <p>De juridische kosten die de bewoners en de gemeente zullen moeten maken bij het doorzetten van haar plannen zijn ook niet uit te leggen aan de bevolking en zal, gezien het volstrekte gebrek aan doelmatigheid en de aantoonbare disproportionaliteit, in alle redelijkheid door een rechter teruggefloten worden. Dit zal tevens tot reputatie schade leiden voor de gemeente en gecommuniceerd worden in de lokale en landelijke pers. Er valt tevens niet uit te sluiten dat dit verstreckende (politieke) consequenties zal hebben voor de direct betrokkenen en de verantwoordelijke wethouder. Ik verzoek u ook dringend de verantwoordelijk wethouder mevrouw S. Schilderman over dit risico te informeren. Dit klinkt wellicht wat onaardig maar zo is het uitdrukkelijk niet bedoeld!</p> <p>Een bijeffect is dan wellicht het volgende: de inhoudelijke argumenten van een 'falende overheid' zijn helaas dan ook koren op de molen van die Nederlanders die de noodzaak tot verduurzaming minder zien of zelfs volstrekt onnodig vinden. Dat laatste vind ik extra kwalijk omdat die mensen juist met feiten tot goede inzichten gebracht moeten worden tot activiteiten die leiden tot het actief verduurzamen van bijvoorbeeld hun woningen. Die burgers onnodig reden geven voor anti- overheidssentiment is niet helpend in de huidige maatschappij.</p> <p>Als er uiteindelijk gekozen moet worden is het betalen van een vergunning voor mijn bestaande boot nog wel overkomelijk mits er geen beperkingen zijn tav de huidige bewoners en boten. Als dat bijdraagt aan goed onderhoud en beheer vd waterwegen in de stad betaal ik dat graag. Het quasi verduurzamen door het stellen van onredelijke eisen aan haar burgers, in een bestaande situatie, die netto tot meer uitstoot zullen leiden is voor mij niet overkomelijk. Daarom zal ik op principiële en ethische gronden deze ongetwijfeld goed bedoelde maar in de praktijk mijns inziens onredelijke en onjuiste gekozen richting desnoods met juridische middelen gaan</p>	
--	---	--

	<p>bestrijden samen met andere belanghebbenden, mocht de gemeente dit willen doorzetten. Desnoods tot aan de hoge raad omdat dit dusdanig ondoelmatig en onrechtvaardig is, dat iemand de gemeente in dat geval een halt zou moeten toeroepen als goed ogende en logisch klinkende redeneringen inhoudelijk haar doel voorbij schieten. Ook communicatief zal ik mij dan gedwongen voelen diverse media te informeren en de situatie dusdanig onderbouwen dat het, te bewijzen falende beleid van de gemeente Utrecht, publiek bekend zal worden. Ik hoop oprecht dat het zover niet hoeft te komen. Veel liever, en heel graag zelfs wil ik u en de wethouder uitnodigen in het voorjaar of in de zomer op mijn boot een mooie tocht over de grachten te maken. Jullie kunnen dan zelf ervaren hoe rustig het is, je hoort de motor namelijk praktisch niet en hoe er ook geen walm van mijn boot komt. Ik zou het oprecht een eer vinden jullie door de grachten te mogen vervoeren, tegelijkertijd beloof ik jullie veel historische feiten over de stad te vertellen die jullie hoogstwaarschijnlijk nog niet kennen.</p> <p>Wat zou naar mijn idee wel een goede manier voorwaarts zijn?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Kom ervaren hoe het is om met een kleine dieselmotor praktisch geluidloos, praktisch emissieloos en zonder walm over de prachtige grachten te varen. De tocht zal u niet tegenvallen</li> <li>2) De allerbeste manier voorwaarts is wat mij betreft voor een klein gebied als de zilveren schaats waar maar een paar boten liggen, die weinig opbrengen qua vergunningen, waar mensen zelf hun beschoeiing betalen en waarbij de boten aantoonbare netto verwaarloosbare uitstoot hebben, geen onnodig gedoe met bewoners te organiseren door het stellen van nieuwe eisen van een vergunning al dan niet met elektrisch varen, achterwege te laten</li> <li>3) Mocht de gemeente toch van mening zijn dat het dringend noodzakelijk is de bestaande situatie die goed werkt te veranderen, dan moet er a) een kloppende redenering komen waarom dat belangrijk en urgent is en b) tevens doelmatig en proportioneel, en zou zij c) eerst juridisch moeten uitzoeken of zij überhaupt op de zilveren schaats tot een vergunningplicht mag overgaan gezien het eigendom/beheer door HDSR</li> <li>4) Als dit juridisch onderbouwd kan worden en de gemeente vergunningen kan afdwingen dan zouden die voor bestaande bewoners en bestaande boten gegarandeerd afgegeven moeten worden zonder eis van elektrische vaartuigen of andere beperkingen gezien het ontbreken van doelmatigheid en proportionaliteit en gezien het historisch ontbreken van enig beleid waar de burger bij aanschaf van zijn boot rekening mee had kunnen houden. Een boot koop je nu eenmaal niet voor een paar jaar eerder voor de rest van je leven. Sterker nog gezien het beperkte gebruik is het juist heel duurzaam een bestaande boot over heel veel jaren te gebruiken en gelukkig kan dat ook</li> <li>5) Bij verkoop van huis of boot zou de gemeente voor nieuwe huiseigenaren of nieuwe boten wel een nieuwe vergunning al dan niet met de eis van elektrische boten kunnen afdwingen en daarmee op termijn toch haar doelstellingen bereiken. De gemeente moet zich dan wel realiseren dat door de zeer beperkte elektrische range zij daarmee ernstig ingrijpt op de mogelijkheden van het gebruik van de boten naar andere vaarwegen in Nederland en daarmee in de mogelijkheden van burgers om te recreëren</li> </ol>	
--	---	--

		<p>6) Een alternatief is dat de gemeente blauwe/duurzamere/biodiesel stimuleert of verplicht stelt. Daarmee zou veel materiële schade voor bestaande bewoners voorkomen kunnen worden</p> <p>7) Aanvullend punt: te allen tijde moet sowieso een soort 'recht van overpad' komen vanuit de Zilveren Schaats via de Biltse Grift naar de Nederlandse vaarwegen waaronder BRTN-9 voor bestaande motorboten. Dit sluit ook goed aan bij de hoofdambitie van de gemeente om het varen meer toegankelijk te maken</p> <p>Graag zie ik een inhoudelijke en procesmatige reactie tegemoet net als:</p> <p>A. verwijdering van het argument dat het niet eerlijk zou zijn dat bewoners niet betalen voor hun vergunning of anderzijds de verplichting van de gemeente bij vergunning ook de kosten van de beschoeiing op zich te nemen</p> <p>B. de juridische onderbouwing van het recht op uitgeven van vergunningen op een gebied van HDSR</p> <p>C. de genoemde effectrapportage die redelijkerwijs hoort bij het voorgenomen plan/besluit die dan tevens aan zal tonen dat de huidige richting op dit onderdeel van het plan niet doelmatig en niet proportioneel en daarmee onredelijk is</p> <p>D. een uitwerking van een alternatief plan met blauwe/bio diesel en een vergelijking van de effecten daarvan met de optie elektrisch varen tov de totale uitstoot binnen de gemeente in relatie tot de kosten voor bewoners om hun boten om te laten bouwen</p> <p>Mocht u na deze onderbouwing vragen hebben of het nuttig achten overleg te hebben dan ben ik daar uiteraard zeer toe bereid.</p> <p>Hopende op een goede samenwerking en aanpassing van de bestaande plannen wens ik u een bijzonder fijne kerstperiode en een heel mooi en gelukkig 2023 voor uzelf en de stad.</p>	
--	--	--	--

88	Vaarondernehmer	<p>Tijdens de bijeenkomst Visie stadswater van 14/11 j.l. heb ik nav de toelichting en dialoog over de c-Visie een opmerking gemaakt over dat het mogelijk wijs zou zijn de uitdaging beheer/handhaving aan de voorkant verder met elkaar te gaan bespreken en kijken of er mogelijkheden zijn voor meer gezamenlijke verantwoordelijkheid bij bv handhaving ipv dat vaarondernemers tav dat punt mogelijk alleen maar naar de gemeente kijken.</p> <p>Zou je niet meer je gezamenlijk voor het beheer, veiligheid, geluidsoverlast e.d. op het water verantwoordelijk kunnen voelen? En dan daar een plan met elkaar voor willen maken? En daarbij behorende afspraken over kunnen maken? En vervolgens als experiment voor een met elkaar vast te stellen periode met elkaar uitvoeren in de praktijk en vervolgens evalueren, bijstellen, enz.</p> <p>Indien passend zou dan bij de uitwerking van de Visie bij punt 3.4 Regels, handhaving en veiligheid en Bevorderen van goed en veilig vaargedrag, bij ambitie 11 na punt 11.3 een nieuw punt toegevoegd dienen te worden:</p> <p>Proef/ experiment in uitvoering met vaarondernemers van gezamenlijk beheer en verantwoordelijkheid. Naast BOA's ook rol en gedeelde verantwoordelijkheid bij vaarondernemers.</p> <p>Om punt mogelijk op te kunnen nemen lijkt me dat op korte termijn initiatief voor dit idee genomen zou moeten worden en getoetst in de groep vaarondernemers.</p> <p>Indien het idee resoneert, zoals ik in de pauze en na de sessie proefde bij enkele leden van het projectteam, dan zou na gewenst overleg met de gemeente/ Havendienst/projectteam ondergetekende namens de StRSU een faciliterende rol in deze willen invullen.</p> <p>Ben benieuwd en zou idee graag op korte termijn met projectteam willen afstemmen.</p>	<p>Na vaststelling van de Visie in de gemeenteraad gaan we graag met u en andere vaarondernemers om tafel om te bepalen hoe we de proef met BOA's samen kunnen vormgeven.</p>
----	-----------------	---	---