

Gemeenteraad Gooise Meren

Schriftelijke vragen ex. Artikel 33

Van	Hart voor BNM
Datum indiening	17 januari 2018
Betreft	Naardertrekvaart
Vraag en beantwoording	Openbaar
Datum toezending antwoord	16 februari 2018

1. Om een goed beeld ten van de plannen met de Naardertrekvaart, ontvangen we graag:
 - a. Een kadastrale kaart waarin alle ontwikkelingen zijn ingetekend (bruggen, sluizen, kanaal etc.).
 - b. Een financiële onderbouwing van de investeringen en de jaarlijkse kosten van de Provincie NH, de gemeente Gooise Meren en evt. derden voor aanleg, onderhoud, bediening van sluizen en bruggen etc.
 - c. Terugverdienmodel voor Gooise Meren voor de investerings- en jaarlijkse kosten (zie boven) met daarbij o.a. inzicht in hoeveel extra toerisme en hoeveel geld dit de gemeente jaarlijks gaat opleveren.
 - d. Tijdsplanning van het project

Antwoord:

- a. Bijgevoegd is een kadastrale kaart waarop de huidige situatie precies is weergegeven. Dat is wat een kadastrale kaart weergeeft. Een kaart van alle ontwikkelingen kunt u vinden op de website van het bestuur van Gooise Meren onder het project Naarden buiten de Vesting. (Bijlage 1)
- b. De financiële onderbouwing is eveneens te vinden op de website van het bestuur van Gooise Meren in het Convenant Naarden buiten de Vesting uit 2015. Artikel 3 van het Convenant gaat over de financiën rond de investeringen en artikel 4 over beheer en onderhoud en daarbij wordt uitgebreid ingegaan op de financiële verdeelsleutel. Beide artikelen en de daarop betrekking hebbende bijlagen 5 en 6 bij het Convenant voegen we toe bij deze beantwoording in bijlage 2.
In het raadsvoorstel Vaststelling Convenant NbdV van maart 2014 (ook te vinden op de website van het bestuur van Gooise Meren) staat nog ter toelichting dat de meerkosten voor beheer en onderhoud van bruggen c.a. worden geraamd op (jaarlijks) maximaal €40.000 (prijsspeil 2013) en dat op termijn dekking dient te worden gevonden voor deze structurele lasten.
- c. Er is bij het sluiten van het Convenant geen gekwantificeerd terugverdienmodel opgesteld zoals in de vraag omschreven, wel is er concreet zicht gegeven op (een groot deel van) de kosten. Bij de uitwerking kan blijken dat er aanpassingen nodig zijn in de kostenopstelling, ook in relatie tot keuzes die nog moeten worden gemaakt. De betrokken overheden investeren in dit project niet om er geld aan te verdienen maar om maatschappelijke doelen te realiseren. Daarom is er dus ook geen terugverdienmodel. De investeringen zijn bedoeld om op integrale wijze de ecologische, recreatieve,

economische en natuurwaarde van het gebied te versterken. Zie voor een gedetailleerde uitwerking hiervan het Convenant.

- d. De tijdsplanning van de gemeentelijke projecten in het regionale gebiedsprogramma Naarden buiten de Vesting is te vinden in het Projectenboek dat in het kader van de P&C-cyclus periodiek naar de raad gaat. Hieronder valt het project Optimalisatie Trekvaart. Als het project Nieuwe Vaarverbinding wordt bedoeld (trekker is de provincie, de Naardertrekvaart maakt deel uit van de verbinding) dan is daar bij de gemeente nog geen detailplanning voor beschikbaar. De ambitie van het Convenant is om alle projecten eind 2020 gerealiseerd te hebben.
2. De Naardertrekvaart heeft natuurlijke oevers en behoort bij de ecologische hoofdstructuur. Met intensiever gebruik en met gebruik van motorboten zal er aantasting plaatsvinden van de natuurlijke oevers door golfslag. De Naardertrekvaart is 15 meter breed als het riet gesnoeid is, echter met riet is de breedte 12 meter. Het riet is nodig voor het zuiveren van het water.
 - a. Is aantasting van de natuurlijke oevers en het verwijderen van het riet passend binnen het natuurbeleid van de ecologische hoofdstructuur?

Antwoord:

Standaard wordt voor een vaarweg met de beoogde categorie motorboten een benodigde bevaarbare breedte van 10 meter vastgesteld. Op dit moment is het door provincie vastgestelde vaarwegprofiel van de trekvaart, op verzoek van de roeivereniging, al op een breedte van 16 meter vastgesteld. Er wordt als gevolg van de vaarverbinding daarom niet meer riet verwijderd of aangetast dan nu het geval is. Als met natuurlijke oevers wordt bedoeld dat er een natuurlijk beeld is, brengt de vaarverbinding hier ook geen verandering in. De oever van de trekvaart blijft een grasdijk.

De Naardertrekvaart heeft geen natuurvriendelijke oevers (oevers die speciaal voor natuurdoeleinden geschikt zijn) maar wordt zo veel mogelijk ecologisch beheerd door de oeverkanten extensief te maaien en riet te laten staan. Ter hoogte van de Vaartweg liggen veel bootjes aan de kant, bij een natuurvriendelijke oever zou dit niet mogelijk zijn.

Op de structuurvisie van de provincie (NNN) is de Naardertrekvaart overigens niet aangegeven als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (NNN). Wij vinden dat de Naardertrekvaart een verbindingzone kan zijn waarbij het aanwezige riet naast zuivering ook een ecologisch doel dient. Recreatieve doelstellingen kunnen door het nemen van de juiste ecologische maatregelen vaak prima functioneren naast het behoud van ecologische verbindingen. Onderdeel van het programma is ook de natuurverbinding tussen het Naardermeer en het Gooimeer via de trekvaart (Rijkswaterstaat zal dit realiseren). Ook bij de nieuwe vaarverbinding zou voor natuurvriendelijke(r) oevers gekozen kunnen worden.

3. Uit de kaart van waterrecreatie Nederland blijkt dat er 7 bruggen en 2 sluzen bediend moeten gaan worden voor gebruik Naardertrekvaart. De Irenebrug (de brug naar de Vesting), de brug bij de Meerstraat evenals de Hakkelaarsbrug zijn drie van deze bruggen. BRTN gaat uit van continue bediening van de bruggen en sluzen in de zomerperiode. Deze zomerperiode is nog niet duidelijk gedefinieerd, zoals blijkt uit de toelichting op de uitkomst van het overleg van Christiaan van Zanten.

- a. Wat worden de jaarlijkse kosten voor de gemeente Gooise Meren voor bediening en onderhoud voor deze bruggen en sluizen?
- b. Op welke wijze gaat de bediening van de drie bovengenoemde bruggen plaatsvinden: met een brugwachter op locatie of op afstand?
- c. Regelmatige opening van de drie bovengenoemde bruggen gaat de doorstroming van en naar de Vesting, de Keverdijk, het industrieterrein Gooimeer en van en naar Muiderberg aantasten.
 - i. Waarom is het college akkoord gegaan met de continue bediening, zoals in het laatste akkoord opgenomen met de Provincie NH?
 - ii. Wat wordt de definitie van de zomerperiode?
 - iii. Hoe gaat het college er nu nog voor zorgen dat aantasting van de doorstroming met name in spijstijden zo minimaal mogelijk zal zijn?

Antwoord:

Er zal geen sprake zijn van volledige continue bediening van de bruggen en sluizen. Gedurende de ochtend(spits) is er geen bediening. Bij de uitwerking van het seizoengerichte scenario wordt bekeken of er een maatregel voor de avondspits nodig is. Dat zijn de drukste momenten voor het wegverkeer.

a. Zie hiervoor onder 1 en in de stukken in bijlage 2. Voor rekening van Gooise Meren komen de meerkosten van de volgende bruggen: Hakkelaarsbrug, nieuwe brug Amsterdamsestraatweg, nieuwe vaste brug bij sluis Westdijk, Prinses Irenebrug, brug Passantenhaven, en de toename van kosten van de Keetpoortbrug. Op dit moment worden de kosten van onderhoud en bediening van deze bruggen zoals ze nu werken al door de gemeente betaald. De kosten voor onderhoud van de installaties voor het op afstand bedienbaar maken zijn op dit moment nog niet of niet geheel bekend. De bedragen worden bij de uitwerking van de projecten nader gespecificeerd.

b. Over de wijze van bediening van de bruggen moet nog een besluit worden genomen. Uitgangspunt is dat ze op afstand worden bediend. Daar is bij de ramingen rekening mee gehouden.

c. Zie boven. In het seizoengerichte scenario is aangegeven dat het vaarseizoen van april tot en met oktober loopt. Hierbinnen is voor het hoogseizoen in juli en augustus een ander bedieningsregime van sluizen (weekend vanaf 11.00 uur) dan in de rest van het vaarseizoen (weekend vanaf 12.00 uur) opgenomen.

4. Er is ook een passantenhaven ingetekend. Er wordt ook gesproken over het verdwijnen van parkeerplaatsen naast de passantenhaven.
 - a. Welke jaarlijkse kosten zal de gemeente Gooise Meren dragen voor onderhoud, handhaving etc. voor de passantenhaven?
 - b. Hoeveel parkeerplaatsen zullen verdwijnen en op welke wijze wordt dit gecompenseerd?
 - c. Welke voorzieningen worden voor de passantenhaven aangelegd?
 - d. Hoe levensvatbaar is de passantenhaven als de vaarverbinding naar het Gooimeer vervalt?
 - e. Graag ontvangen we de berekeningen van de onderbouwing waaruit blijkt dat Naarden behoefte heeft aan twee havens.

Antwoord:

a. De kosten van beheer en onderhoud zijn nog niet bekend. Die hangen ook af van de wijze waarop de realisatie vorm gaat krijgen en de manier waarop het gebruik van de haven kan

worden geregeld. Het gaat om eventuele meerkosten ten opzichte van het huidige beheer en onderhoud dat de gemeente doet.

b. In de Visie Passantenhaven Naarden die binnenkort naar de raad gaat staat dat het aantal parkeerplaatsen voor personenauto's zal worden gehandhaafd en zorgvuldig ingepast. De plaatsen voor het parkeren van vrachtwagens zullen verdwijnen. Op een nog te bepalen locatie zal een nieuwe parkeerplaats voor vrachtwagens worden gemaakt. In het tweede kwartaal 2018 is het locatie-onderzoek beschikbaar.

c. In de Visie staat dat er zeer beperkt voorzieningen zullen komen. Het gaat om een sanitaire voorziening, oplaadpunten voor elektrische boten en een watertappunt

d. Er is geen sprake van vervallen van de vaarverbinding naar het Gooimeer. De doelstellingen ten aanzien van het verbeteren van het gezicht op de vesting en het bieden van plekken voor watersporters om de vesting gemakkelijk te kunnen bezoeken, blijven in alle gevallen relevant. Wij interpreteren levensvatbaarheid op deze wijze..

e. De wens tot het realiseren van de Passantenhaven is niet gelegen in een capaciteitsgebrek van de Jachthaven Naarden. De prachtige vesting van Naarden verdient op deze plek een veel mooiere entree dan nu het geval is. Een kleinschalige passantenhaven is daarvoor een heel geschikte oplossing. Deze draagt ook nog eens bij aan het doel om plek te bieden voor een nieuwe groep van bezoekers. Een van de grondslagen van het hele programma Naarden buiten de Vesting is het faciliteren van de behoeften van een specifieke groep watersporters.

5. De aansluiting van de Naardertrekvaart op het Gooimeer gaat via een nog aan te leggen kanaal lopen langs het bedrijventerrein en de Jachthaven Naarden.

a. In hoeverre zijn de stakeholders op het bedrijventerrein en bij de Jachthaven Naarden meegenomen in de planontwikkeling voor dit gedeelte?

b. Welke onafhankelijke organisatie gaat bij de uitvoering (door verschillende partijen) toezien op de belangen van alle deze stakeholders?

c. Er is ook een milieuklasse 4 bedrijf gevestigd naast het ingetekende kanaal, mag er binnen de cirkel van een milieuklasse 4-bedrijf een kanaal worden aangelegd? Kan dit in de toekomst tot problemen leiden voor gebruik van het kanaal of voor het bedrijf in kwestie ?

d. Er is een stuk grond van een bedrijf gelegen aan het geplande kanaal nodig om de aansluiting tussen kanaal en Gooimeer goed te kunnen maken (voor o.a. draai boten). Indien de eigenaar van het bedrijf niet meewerkt aan het 'onteigenen' van zijn grond, wat gebeurt er dan? Welke gronden worden aangedragen door de onteigening en is op die gronden onteigening juridisch haalbaar?

e. Er lijkt ook een dam of dijk nodig zijn achter enkele bedrijven, wat het uitzicht van enkele bedrijven zal aantasten en de hoeveelheid lichtinval zal verminderen. Wordt er planschade opgenomen dan wel wordt er meebetaald aan oplossingen om de lichtinval en uitzicht gelijk te houden?

f. Welke maatregelen worden er genomen om de criminaliteit vanaf het water naar de bedrijventerreinen toe onmogelijk te maken als het kanaal wordt gerealiseerd?

Antwoord:

a. Met enkele partijen is in het verleden oriënterend gesproken. De komende maanden zullen gesprekken plaatsvinden met alle partijen om hun wensen verder te inventariseren en zal in overleg met hen besproken worden of en hoe deze meegenomen kunnen worden bij de verdere uitwerking

b. Het is niet gebruikelijk om bij de uitvoering van projecten een onafhankelijke partij in te schakelen die toeziet op de belangen van de stakeholders. Het bevoegd gezag ziet hierop toe door toetsing en vaststelling van ruimtelijke

plannen. De wijze waarop wensen van stakeholders worden meegenomen in de uitvoering wordt daarnaast door uitvoerende partijen met de stakeholders zelf besproken.

- c. Plaatsen waar mensen langdurig verblijven kunnen bescherming tegen milieuhinder van buitenaf hebben op basis van wettelijke regelingen. Activiteiten op het water zijn kortdurend van aard en zullen naar verwachting geen onaanvaardbare hinder met zich mee brengen voor omliggende bedrijven. Vanwege de kortdurende activiteiten zijn er omgekeerd ook geen problemen te verwachten. Dit zal ook worden behandeld in de milieuparagraaf bij het bestemmingsplan
- d. Verwachting is dat geen grond aangekocht hoeft te worden, maar dit is mede afhankelijk van de verdere uitwerking die op basis van o.m. de wensen van stakeholders zal plaatsvinden.
- e. Het maaiveld in de polder is veel lager dan op het bedrijventerrein. Er is geen sprake van een dijk die uitzicht belemmert.
- f. Er is geen reden om aan te nemen dat het maken van de nieuwe vaarverbinding aanleiding geeft tot het stijgen van de criminaliteit.

6. De roeivereniging, Scouting Olav en vissers maken gebruik van de Naardertrekvaart. De roeivereniging maakt met name in de weekenden intensief gebruik van de Naardertrekvaart. De roeivereniging is met het nieuwe scenario niet meer in staat om een volwaardige wedstrijdclub te blijven, dan wel alle 500 leden die ze hebben een veilige mogelijkheid te geven om te roeien.

- a. Waarom is het college akkoord gegaan met het door de provincie NH opzij schuiven van de overeenkomst met deze belanghebbenden uit 2013?
- b. In hoeverre zijn hun belangen meegenomen in het nieuwe scenario (2017) van bediening bruggen en sluzen?
- c. Welk alternatief water biedt de gemeente Gooise Meren de roeivereniging om hun sportactiviteiten te blijven uitvoeren?
- d. Scouting Olav heeft een clubhuis bij de Jachthaven Naarden en de toegang daartoe verloopt via de. Het kanaal is nu door deze weg ingetekend (zie Brochure gebiedsprogramma Naarden buiten de Vesting), waardoor de Scouting geen toegang meer heeft tot haar terrein. Hoe ziet het college dat Scouting Olav in de toekomst toegang moet krijgen tot haar terrein?
- e. Scouting Olav heeft 'eeuwigdurende' ligrechten in de Jachthaven Naarden en dit is notarieel vastgelegd bij de verkoop van de toen gemeentelijke jachthaven Naarden. Belangrijk punt hierin is dat Scouting Olav geen kosten hoeft bij te dragen aan het onderhoud van de steigers. Uit de tekeningen blijkt dat deze ligplaatsen verdwijnen. Er is een alternatief buiten de jachthaven ingetekend.
 - i. Onder welke condities worden deze ligplaatsen aangeboden: met 'eeuwigdurende' ligrechten, zoals dat nu is en met onderhoud van de steigers door derden of met financiële compensatie in de vorm van subsidie voor het onderhoud van de steigers?

Antwoord:

- a. We staan nog steeds positief tegenover de gedachte achter de overeenkomst, die er immers op gericht was een balans te vinden tussen uiteenlopende belangen. Die positieve houding is verwoord in artikel 1.7 van

het convenant. Hierin spreken de bestuurlijke partijen de intentie uit om bij het realiseren van het programma de wensen uit de overeenkomst mee te nemen. Daaraan is wel, in hetzelfde artikel, een voorbehoud toegevoegd: de wensen moeten wel verenigbaar zijn met regelgeving en beleid. Die toetsing heeft vorig jaar plaatsgevonden, met als resultaat het recent genomen besluit. In de brief aan de Roeivereniging over de uitkomsten van het bestuurlijk overleg (u toegezonden bij RM op 7 december 2017) wordt dit besluit toegelicht. Naast de uitkomst van de toetsing speelt ook nog het volgende mee. De inhoud van de overeenkomst wordt niet meer door alle ondertekenaars onderschreven.

- b. De belangen van alle betrokken partijen zijn meegenomen bij de keuze tussen de scenario's. Bij de uitwerking worden zij opnieuw betrokken.
- c. Het college heeft geen alternatief water in de aanbieding. Het besluit is er juist mede op gericht om regels te stellen die de roeiers de kans geven om hun sport te blijven beoefenen. Dat wordt bereikt door beperkingen op te leggen aan het gebruik van de vaart door anderen. Ook in de weekenden in het hoogseizoen kunnen de roeiers hun sport blijven beoefenen. We zijn dan ook van mening dat het besluit recht doet aan alle belanghebbenden, ook aan het belang van de roeiers. Overigens beseffen wij dat de regels door de roeiers op dit moment worden ervaren als een inperking en niet als een bescherming.
- d. in overleg met Scouting Olav zal worden bezien hoe de Scouting een goede toegang kan krijgen en invulling kan worden gegeven aan bestaande afspraken..
- e. De tekeningen zijn op dit moment nog schetsontwerpen. Het is voorbarig om nu te concluderen dat de steigers verdwijnen. Bij de uitwerking zal hier verder naar gekeken worden en zal er overleg worden gevoerd met Scouting Olav vanuit het project Nieuwe Vaarverbinding.

7. Veiligheid watergebruikers.

De roeiboten kunnen ruim 7 meter breed zijn en kunnen 18 km per uur halen, een motorboot t/m de DM klasse geeft een vaardiepte aan van 1.30 mtr en een doorvaarhoogte van 2.50 mtr. De vaart moet dus een middengeul kennen met dergelijk diepte en motorboten kunnen niet goed uitwijken, omdat ze dan vast kunnen lopen aan de grond.

Een sloep is gemiddeld 2.5 meter breed en heeft meer diepgang, dus kan niet dicht langs de kant varen. Een sloep zal daar met alle bruggen en sluizen niet meer dan 6 km per uur gaan. Roeiboten zullen de sloepen dus moeten inhalen. Dan varen er in de zomer ook bootjes van de Scouting. Roeiboten moeten elkaar bij wedstrijden en trainingen in kunnen halen, dan wel elkaar van tegenovergestelde richting passeren. In de lente en zomer is de vaart 12 meter breed (met riet) in de winter 15 meter breed (gesnoeid riet).

a. Hoe gaat de veiligheid van alle watergebruikers gewaarborgd worden met de verschillende snelheden, de breedtes van de boten en de grote hoeveelheid kinderen die dan wel roeien dan wel met de Scouting de Naardertrekvaart op gaan?

Antwoord:

Deze situatie is niet uniek. Ook elders in NL is er op veel plaatsen sprake van uiteenlopende vaartuigen op hetzelfde water; weliswaar is het water vaak breder, maar ook veel drukker en met grotere (vracht)boten. Veiligheid is daar, maar ook voor de

nieuwe vaarverbinding, een belangrijk onderwerp. Wij zullen dan ook nog nadere afspraken maken over de informatievoorziening en communicatie (over oa algemene vaarverkeersregels). Ook gaan we samen kijken naar een goed monitoringstelsel. Wel willen wij nogmaals benadrukken dat met de vastgelegde gebruiksafspraken roeiboten en andere boten elkaar slechts beperkt tegenkomen.

8. Het seizoengerichte scenario is niet uitgewerkt weergegeven in de raadsmededeling. Graag ontvangt Hart voor BNM de volledige uitwerking met daarin opgenomen de bedieningstijden van alle bruggen, sluisen en de passantenhaven voor het gehele jaar. Waarbij opgemerkt moet worden dat de sluisen en bruggen in samenhang met elkaar staan.

Antwoord:

Zoals ook is aangegeven in de brief aan de roeivereniging (bijlage bij de RM) zal het seizoengerichte scenario de komende tijd verder worden uitgewerkt in overleg met de relevante partijen.

9. Is het college van mening dat op deze manier toerisme ontwikkelen de meest effectieve, efficiënte en meest kostenbewuste mogelijkheid is?

Antwoord:

Deze vraag wekt de suggestie dat het programma hoofdzakelijk bedoeld is om meer toeristen te trekken én dat het programma in onze optiek het belangrijkste middel is om Gooise Meren aantrekkelijker te maken voor toeristen. Beide veronderstellingen kloppen niet. Het programma dient veel meer doelen (zie het Convenant en ons antwoord op vraag 1c) en is ook zeker niet het enige middel in ons toerismebeleid.

10. Wat zijn de juridische en financiële risico's van dit project voor de gemeente Gooise Meren?

Antwoord:

Onduidelijk is wat hier wordt gevraagd. Wordt het programma bedoeld of een of meer (deel)projecten? In het Convenant (zie website bestuur Gooise Meren) is een artikel opgenomen over de risico's. Daarnaast wordt in de gemeente Gooise Meren via het Projectenboek periodiek informatie aan de raad verstrekt over het risicoprofiel.

11. Voorlichting. Gezien de omvang en aantal belanghebbenden; is een website waar alle plannen, verslagen, notulen, besluiten etc. samenkomen niet wenselijk/noodzakelijk?

Antwoord:

Wij willen het belang van een goede informatievoorziening onderstrepen. Op de website van het bestuur van Gooise Meren is onder Plannen en Projecten al heel veel informatie beschikbaar en nieuwe informatie wordt daar ook toegevoegd. Het programma komt nu in een fase waarin er behoefte is aan een digitale bron via welke wij de inwoners en andere geïnteresseerden op een laagdrempelige, heldere en

aansprekende wijze informeren over de plannen. Er wordt gewerkt aan een concrete aanpak hiervan.