

bestemmingsplan

De Vecht

Gemeente Stichtse Vecht

stedenbouw
ruimtelijke +
+ ordening
management

stedenbouw +
ruimtelijke
+ ordening
ontwikkelingsmanagement

stedenbouw
+ ruimtelijke +
+ ordening
ontwikkelingsmanagement

stedenbouw +
ruimtelijke
+ ordening
ontwikkelingsmanagement



Planstatus: ontwerp

Plan identificatie: NL.IMRO.1904.BPDeVechtLGB-OWO1

Datum: 2020-01-08

Contactpersoon Buro SRO: dhr. J. van Nuland

Kenmerk Buro SRO: SR160158

Opdrachtgever: Gemeente Stichtse Vecht

Buro SRO
't Goylaan 11
3525 AA Utrecht
030-2679198
www.buro-sro.nl

BTW nummer: NL8187.16.071.B01
KvK nummer: 30232281
Rabobank rekeningnummer: NL44.RABO.0142.1540.24
t.n.v. Buro SRO B.V. te Utrecht

Inhoudsopgave

1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding en doelstelling	5
1.2 Ligging van het plangebied	6
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	6
1.4 Leeswijzer	6
2 Het plangebied De Vecht	7
2.1 Historische ontwikkeling	7
2.2 Rivier de Vecht	7
2.3 Ontstaan van de Vecht	8
2.4 Ontwikkeling van de Vechtstreek	9
2.5 De Grote Ontginning - bodemdaling & omkering van het land	10
2.6 Reformatie - Gouden Eeuw	11
2.7 Dorpen langs de rivier	13
2.8 De Vecht als handels- en transportader	13
2.9 De Vechtoevers	16
2.10 De Vechtoever als waterkering	18
2.11 De Vechtoevers als infrastructuur-drager	20
2.12 Hollandse Waterlinie	22
2.13 Vestiging industrie	24
2.14 Het Restauratieplan Vecht	25
2.15 Geraadpleegde literatuur	25
3 Beleidskader	26
3.1 Nationaal beleid	26
3.2 Provinciaal beleid	27
3.3 Waterschapsbeleid	33
3.4 Gemeentelijk beleid	44
4 Uitvoerbaarheid	47
4.1 Milieueffectrapportage	47
4.2 Milieu	48
4.3 Archeologie	53
4.4 Ecologie	54
4.5 Visrechten	55
5 Juridische planbeschrijving	56
5.1 Plansystematiek	56
5.2 Opzet van de regels	56
5.3 Bestemmingen	58
6 Economische uitvoerbaarheid	59
7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	60
7.1 Vooroverleg en inspraak	60
7.2 Zienswijzen	60

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

De gemeente Stichtse Vecht heeft de ambitie uitgesproken het ligplaatsenbeleid (niet zijnde woonschepenligplaatsen) te willen actualiseren en verder te uniformeren. Woonschepenligplaatsen worden in deze actualisatie niet meegenomen.

Het ligplaatsenbeleid beoogt een optimalisatie van het gebruik van de Vecht voor bewoners en bezoekers. Het moet ruimte scheppen voor passende initiatieven van de passagiersvaart en ruimte laten voor bezoekers per boot voor een dagtocht of meerdaags verblijf. Het ligplaatsbeleid moet bewoners waar mogelijk de ruimte geven met een eigen ligplaats gebruik te maken van de rivier om daarmee het woonklimaat te versterken. Een heldere regeling moet ruimte scheppen voor initiatieven en het bestaand gebruik organiseren. Dit alles binnen de randvoorwaarden die nautische veiligheid, waterkwaliteit, landschap, cultuurhistorie, leefbaarheid en natuur hieraan stellen. Waar mogelijk worden investeringen en aanpassingen gecombineerd met oeverwerken en onderhoud. De verdeling van verantwoordelijkheid is helder. De overheid verzorgt de openbare gebieden en bedrijven en particulieren zijn zelf verantwoordelijk voor instandhouding en bruikbaarheid van door hen aangebrachte voorzieningen.

De ligplaatsensvisie en de bijbehorende inventarisatie vanaf het water van het bestaand gebruik dient als basis voor onderhavig bestemmingsplan dat de juridische verankering vormt van het ligplaatsenbeleid voor niet-woonschepen. In eerste instantie was beoogd om een paraplu-bestemmingsplan op te stellen, waarbij de onderliggende bestemmingsplannen gedeeltelijk worden herzien. Echter, omwille van de leesbaarheid voor bewoners, bezoekers, bedrijven, ambtenaren (o.a. bouwplantoetsers) en bestuurders is er voor gekozen om de hele bestemming 'Water' integraal te herzien. Er is voor gekozen om de hele Vecht mee te nemen, omdat de situatie op de Vecht voor het hele gebied gelijk is, met doorgaande scheepvaart en een bepaald beheerd regime.

Naast het ligplaatsenbeleid is ook een belangrijke aanleiding van dit bestemmingsplan de afstemming van de verschillende regelingen die gelden voor De Vecht geweest. Naast de regels van de gemeente hebben ook de provincie Utrecht en Waterschap Amstel Gooi en Vecht regels voor De Vecht. Deze regels zijn niet in alle gevallen in overeenstemming met elkaar. Daarnaast is voor een aanvrager ook niet altijd duidelijk dat naast een vergunning van de ene instantie ook een vergunning van een tweede instantie nodig kan zijn. In dit bestemmingsplan zijn de regels van drie instanties zoveel als mogelijk vertaald naar één uniforme regeling die geldt voor De Vecht. Ook is in dit bestemmingsplan duidelijker gemaakt in welke gevallen meerdere vergunningen vereist zijn. Op deze wijze ontstaat een duidelijker beeld op de noodzakelijke vergunningen.

In de planregeling is getracht ook de regels van de overige overheden in te passen. De regeling voorziet hier deels in. Voorgaande brengt niet met zich mee dat bij de overige overheden geen vergunning of toestemming verkregen moet worden. In veel gevallen zullen voor werkzaamheden, activiteiten of het af- of aanmeren meerdere vergunningen noodzakelijk zijn.

Omdat sprake is van een herziening van de geldende bestemmingsplannen voor de hele loop van de rivier de Vecht in de gemeente Stichtse Vecht, zijn de geldende planologische rechten voor eventueel aanwezige woonschepenligplaatsen, jachthavens en historische schepen overgenomen in dit bestemmingsplan. Op onderdelen heeft harmonisatie van de regels plaatsgevonden. Op deze wijze geldt voor heel De Vecht dan weer één uniforme regeling.

Ook alle dubbelbestemmingen en aanduidingen, die betrekking hebben op woonschepenligplaatsen, jachthavens en historische schepen, en die in de geldende bestemmingsplannen voorkomen, zijn in dit plan overgenomen, zodat burgers, bedrijven, ambtenaren en bestuurders maar één bestemmingsplan hoeven te raadplegen voor de Vecht.

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied beslaat de gehele Vecht, zover deze gelegen is binnen de gemeentegrenzen. Er is voor gekozen om de waterloop van de rivier de Vecht mee te nemen als 'enkelbestemming' in dit bestemmingsplan zodat een eenduidig planologisch regime ontstaat voor de hele rivier. De oever, behorende bij De Vecht, is niet meegenomen. Bij de overgang van het voorontwerp naar het ontwerp is gebleken dat het meenemen van de oever als dubbelbestemming juridisch-planologisch teveel problemen gaf. Daarom is gekozen de oevers te laten in de nu geldende bestemmingsplannen.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

De juridisch-planologische toevoeging van de regeling vindt plaats door het gedeeltelijk herzien van alle geldende bestemmingsplannen en project(afwijking)besluiten in de gemeente Stichtse Vecht ter plaatse van de Vecht. Het gaat hierbij (grosso modo van noord naar zuid gezien) om de volgende ruimtelijke plannen:

	<i>Naam ruimtelijk plan</i>	<i>Vaststellingsdatum/ goedkeuringsdatum</i>
1	Bestemmingsplan Landelijk Gebied Noord	3 december 2015
2	Bestemmingsplan Nigtevecht	26 januari 2010
3	Bestemmingsplan Wooschepen	27 november 2012
4	Bestemmingsplan Garsten Noord	ontwerp
5	Bestemmingsplan Loenen aan de Vecht	25 juni 2013
6	Bestemmingsplan Loenen aan de Vecht, 1e bezemplan	2 februari 2016
7	Bestemmingsplan Nieuwersluis	24 maart 2009
8	Bestemmingsplan Landelijk gebied Rondom de Vecht	
9	Bestemmingsplan Breukelen Woongebied	25 juni 2013
10	Bestemmingsplan Breukelen Woongebied - reparatieplan	30 juni 2015
11	Bestemmingsplan Breukelen Centrum	26 februari 2013
12	Bestemmingsplan Maarssen aan de Vecht (grotendeels goedgekeurd op)	27 januari 2009
13	Bestemmingsplan Oud Zuilen en Op Buuren e.o.	26 april 2016
14	Omgevingsvergunning Op Buuren haven	16 april 2013

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het relevante ruimtelijke beleid behandeld. In hoofdstuk 3 komen alle voor het bestemmingsplan relevante milieu- en omgevingsaspecten aan de orde, waarna het geheel wordt vertaald in een planopzet die in hoofdstuk 4 wordt toegelicht. Tot slot bevat hoofdstuk 5 de economische en maatschappelijk uitvoerbaarheid van het plan, waarbij de uitkomsten van de inspraak- en overlegmomenten zijn opgenomen.

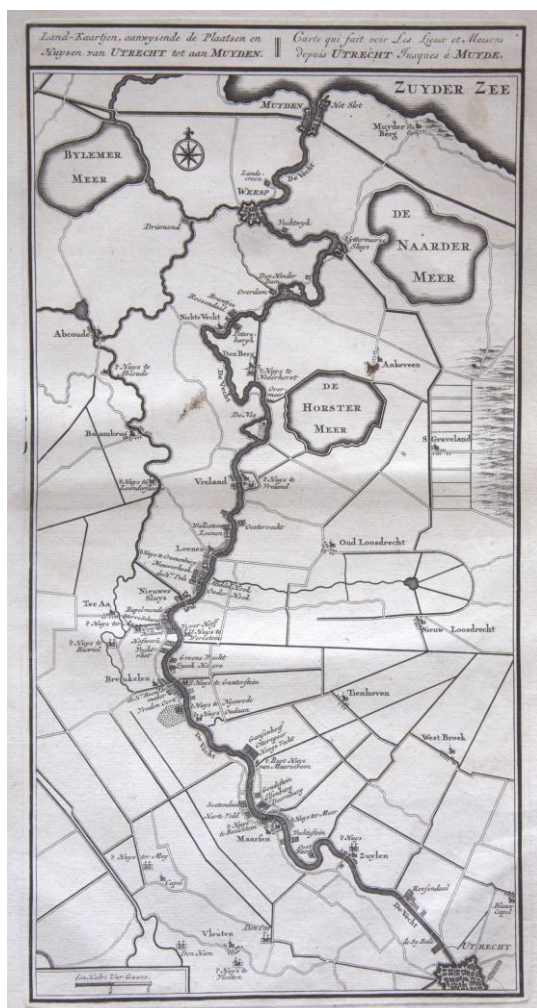
2 Het plangebied De Vecht

2.1 Historische ontwikkeling

De rivier de Vecht kent een rijke historie. De rivier, de oevers, de buitenplaatsen, tuinen, dorpen en het plasseengebied vormen een verhaal van ontwikkelingen. Ontwikkelingen die getuigen van stijl, verhoudingen en respect voor de natuurlijke omgeving. De Vechtplassencommissie onderhoudt dat beeldverhaal en schrijft mee aan nieuwe hoofdstukken. Vanuit deze rol heeft de Vechtplassencommissie de teksten voor de navolgende paragrafen aangeleverd, waarvoor speciale dank aan de heer De Clerq.

2.2 Rivier de Vecht

Te midden van het uitgestrekte veenweidegebied vormen de stroomruggen van zand en klei van de Vecht, de Aa en de Angstel het skelet van de Vechtstreek. De Vecht is niet alleen een bijzondere, maar ook een uitzonderlijke rivier. In tegenstelling tot 'gewone' rivieren stroomt de Vecht namelijk niet op het laagste punt van het land, maar op het hoogste – en zelfs tegen zichzelf in! Hoe dat is gekomen en wat dat betekent voor de rol en het gebruik van de Vecht, voor zijn oevers, voor de dorpen op die oevers en voor de betekenis van de Vecht voor de Vechtstreek, wordt hieronder in grote lijnen geschetst. De Vecht is ongeveer 44 km lang.



2.3 Ontstaan van de Vecht

De Vecht is een hele jonge rivier. Ongeveer 3.000 jaar geleden brak de Nederrijn bij Vechten (Fectio), ten zuidoosten van Utrecht, uit zijn oevers en zocht een nieuwe weg om zijn water te lozen. Daaruit ontstond de Vecht als noordelijkste zijtak van de Rijn. Het landschap waar de Vecht een weg doorheen moest zien te vinden, bestond uit een uitgestrekt veenmoeras tussen de Heuvelrug en de Hollandse duinen, dat zich uitstrekte tot in Noord-Duitsland toe. Ook de toekomstige Zuiderzee was onderdeel van dat veenmoeras met enkele meren, zoals het Almere en het Flevomeer. In het oosten, tegen de Heuvelrug aan, lag een veenrug; in het westen lag de veenkoepel van de Ronde Venen. In het ca. 6 km brede dal daartussen lag een netwerk van kleine veenstroompjes en een aantal meren (Breukelen, Loenen, Aetsveld, Bijlmermeer, Horstermeer, Naardermeer). De Vecht volgde dat dal naar het noorden om via het Oer-IJ, tussen Velsen en Egmond, in zee uit te monden. Het veenpakket waar de Vecht zijn weg door zocht was gemiddeld ca. 5 m dik en lag op een naar het westen afhellende ondergrond van Pleistocene zanden, die tijdens de laatste IJstijd, het Weichselien, waren afgezet.

Na de IJstijd, die zo'n 10.000 jaar geleden aan zijn eind kwam (de zeespiegel stond toen ca. 100 m lager dan nu), smolten de poolkappen en de gletsjers van de Alpen. Met hun snelstromend smeltwater voerden de Rijn en de Maas veel zand en slib aan. Daaruit werden de Hollandse delta en de duinen voor onze kust opgebouwd. Toen zo'n 7.000 jaar geleden de kustbarrière zich sloot, kon zich achter de duinen het grote Hollands-Utrechtse veenmoeras ontwikkelen.

Vorming oeverwallen

In dat vlakke, uitgestrekte veenlandschap zocht de jonge Vecht zijn weg. De stroom was eerst nog zo sterk dat hij een diepe (tot zelfs ca. 10 m!) stroomgeul in de ondergrond uitsneed, zelfs tot enkele meters in de Pleistocene zanden. Met het grove sediment en het zand en slib dat hij uit het Duitse achterland aanvoerde, bouwde de rivier zijn oeverwallen op: de natuurlijke rivierdijken. Zij zijn stevig en bestaan uit een mengsel van zand en klei (zavel).

Bij hoog water trad de rivier buiten zijn oevers, om achter de oeverwal, waar de stroom zijn kracht verloor, het fijne slib af te zetten. Zo ontstonden de komgronden. Ook wanneer een rivier in een meer komt, verliest de stroom kracht en snelheid en zakt het sediment naar de bodem. Wanneer het eerste meer vol is, fungeert het volgende als 'slibvang'. Dit proces verklaart hoe achtereenvolgens het Breukelermeer en vervolgens het Loenermeer, enz. zijn dichtgeslibd en waarom stroomaf steeds minder sediment overbleef om oeverwallen en komgronden te vormen en dus waarom de stroomrug in het noorden veel smaller is dan die in het zuiden.

Later zou dat van grote betekenis zijn voor de vestiging van buitenplaatsen.

Dit laat ook zien hoe geologische processen de loop van de geschiedenis bepalen, hoe de Vechtstreek uit water is ontstaan, waar gewoond en gewerkt kan worden, hoe handelsroutes kunnen ontstaan – en daarmee bepalend zijn voor de ontwikkeling van de Vechtstreek.

De loop van de Vecht

Steeds wanneer de afvoer van het water hinder ondervond, zocht de rivier in het lage, vlakke veenmoeras een uitweg en verlegde zijn loop. Zo waren eerst de Aa en de Angstel de hoofdstroom richting Oer-IJ dat bij Egmond in de Noordzee uitmondde. Maar dat Oer-IJ verzandde en door het langzaam aan ontstaan van de voorloper van de Zuiderzee, werd het gemakkelijker om de stroomgeul naar het oosten te verleggen, richting het Almere.

Zijn huidige loop kreeg de Vecht pas ca. 250 v Chr. Vanaf Utrecht –waar de Vecht nu bij de Weerdsloop 'ontspringt'- tot Breukelen is de loop ongeveer gelijk gebleven. Bij Breukelen boog de hoofdstroom van de rivier eerst af naar het westen en was de Aa-Angstel gedurende lange tijd de hoofdstroom, die halverwege Breukelen en Nieuwersloop, ter hoogte van de Weersloop weer bij de Vecht kwam. Bij Loenen, boog de Vecht weer af naar het westen om via de Loenerlaak, de oude Vechtbedding tussen Loenen en Loenersloop (ook wel Slootweg), in de Angstel uit te monden en vandaar via de Holendrecht en de

Bullewijk zijn weg naar het Oer-IJ te vervolgen. Maar ook deze loop verzandde en door het ontstaan van een doorgang bij de Waddeneilanden ontstond een gemakkelijker verbinding tussen de toekomstige Zuiderzee en de Noordzee en kon de Vecht zijn loop steeds verder naar het oosten verleggen, om ten slotte rond 250 v Chr. bij Muiden in het Almere, de voorloper van de Zuiderzee, uit te monden.

Meanders – uiterwaarden – oeverlandjes – ‘zomerdijken’

In het laagland van de Vechtstreek, met een verval van slechts een enkele cm's tussen 'bron' (Utrecht) en monding (Muiden), vormde de rivier van nature grote lussen, meanders. In de buitenbocht, waar de stroom het sterkste is, werd de bocht uitgesleten en in de binnenbocht, waar de stroom zwak is, werd dat sediment weer afgezet. Daar, tussen de oeverwal en het zomerbed van de rivier, ontstonden uit dat slib natuurlijke oeverlanden, buitendijkse uiterwaarden, die alleen nog 's winters en bij zeer hoog water onderliepen.

Deze uiterwaarden gaat de mens, zodra hij zich op de oeverwallen vestigt, gebruiken, bijv. om 's zomers zijn vee te laten lopen. Deze landjes kunnen zeer verschillend zijn in lengte en breedte, variërend van een enkele tot meerdere honderden meters. Wanneer zij smal zijn, spreken wij van 'oeverlandjes'.

Zeker nadat door de aanleg van de Hinderdam (1437) het gevaar voor regelmatige overstromingen sterk was afgenomen, werden deze buitendijkse gebieden steeds meer permanent in gebruik genomen, afhankelijk van de breedte voor tuinbouw, boomgaard, weiland, boerderij of zelfs buitenplaats. Soms zijn deze buitendijkse landen voorzien van een zomerdijk die dan is gebruikt voor de aanleg van een jaagpad. Smallere stroken hebben zich vaak ontwikkeld tot natuurrijke oeverlandjes, die nu vaak van grote ecologische en landschappelijke waarde zijn.

Lozen in zee

Rond het begin van de jaartelling ontstaat langs de Friese kust een verbinding met de Noordzee. Mogelijk hebben de Romeinen die al gebruikt om de Elbe te bereiken. In de 9e eeuw maakten de Noormannen van die verbinding gebruik om de Vecht te bereiken via de Waddeneilanden, het Flevomeer en het Almere. Opeenvolgende stormvloedden slaan in de loop van de 11e – 14e eeuw zoveel van het veen weg dat de Zuiderzee ontstaat, die door de verbinding met de Noordzee zout wordt. Het zoute zeewater dringt steeds verder op en de Vecht komt onder invloed van getijdenwerking. In deze tijd worden de eerste Vechtdijken aangelegd. Tot het sluiten van de Afsluitdijk (1932) maakten de Vechtdijken tussen de Hinderdam en Muiden deel uit van de zeewaterkering. Zij waren dus zowel rivier- als zeedijk.

Vecht wordt weer veenrivier

Door toenemend wateroverlast besluit de Bisschop van Utrecht in 1122 om de Kromme Rijn bij Wijk bij Duurstede af te dammen. Dat betekent het einde van de invloed van de Rijn op de Vecht als noordelijkste Rijntak. Door de afdamming gaat de Vecht aanzienlijk trager stromen, met gevolg dat hij zijn slib niet meer kan afvoeren en voortaan regelmatig gebaggerd moet worden. De Vecht wordt nu een boezem, een deels door de mens gecontroleerde en gereguleerde veenrivier, die voornamelijk kwelwater uit de stuwwallen van de Heuvelrug afvoert. Omdat de handelsbelangen van de stad Utrecht door de afdamming van de Kromme Rijn worden geschaad, wordt in de jaren daarna de Vaartsche Rijn gegraven als verbinding met de Lek.

2.4 Ontwikkeling van de Vechtstreek

Vroege bewoning en nederzettingen

Te midden van het veenmoeras waren de stevige, zanderige, hoge stroomruggen van Vecht, Aa en Angstel als eersten geschikt om door de mens bewoond te worden.

Al in de IJzertijd (800 – 0 v. Chr.) was er sprake van verspreide bewoning op de oeverwallen. De vroegste sporen daarvan vinden we in de Aetsveldsche polder en in de Breukelerwaard, waar in 2002 meer dan duizend aardewerkfragmenten zijn gevonden uit de periode 800-500 v. Chr.

Bij het begin van de jaartelling gebruikten de Romeinen de Vecht om naar hun fort bij Velsen in de monding van het Oer-IJ te varen en in hun pogingen de Friezen in te lijven. Dat mislukte en daarna trokken zij zich terug achter de Limes, de Kromme en Oude Rijn, als noordgrens van het Romeinse Rijk. Van een nederzetting langs de Vecht kwam het niet.

In de eeuwen daarna namen boeren de oeverwallen geleidelijk aan in gebruik voor akkerbouw en veeteelt: vooral rond Zuilen, Maarssen, Breukelen en Oud Aa, waar de oeverwallen breed zijn. De komgronden achter de rivier werden gebruikt voor het weiden van vee. Aan het onregelmatige verkavelingspatroon op de oeverwallen en komgronden is nog af te lezen dat het 'oude land' in cultuur was gebracht.

Nederzettingen

Naarmate de bevolking op de oeverwal toenam, ontstonden gedurende de 8^{ste} – 10^{de} eeuw ook nederzettingen, meestal bij splitsingen in de rivier, of waar een veenstroom in de Vecht uitmondde, zoals Zuilen (Zwesen), Maarssen (Marsna), Loenen (Lona) en het later verdwenen Dorssen, iets ten noorden van Vreeland. Bij Breukelen (Attigahem), bij de splitsing van de Vecht en de Aa, stichtte Bonifatius in 721 de Pieterskerk en begon de kerstening van de Vechtstreek.

2.5 De Grote Ontginning - bodemdaling & omkering van het land

In de 10^e eeuw kwam de stad Utrecht tot ontwikkeling als handels- en bisschopsstad. Otto I, keizer van het Heilige Roomse Rijk, schonk in 953 het gouw Niftarlake, de gronden ter weerszijde van de Vecht en Muiden met zijn tol, aan het Domkapittel van Utrecht. Daarmee kreeg de bisschop ook de wereldlijke macht over de Vechtstreek en grote delen van de veenwildernis tot aan Muiden toe, het Sticht Vecht. Utrecht kon zo verder tot ontwikkeling komen en de Grote Ontginning kon beginnen.

Tegen het einde van de 10^{de} eeuw verbeterd het klimaat, neemt de bevolking toe en groeien de steden - en daarmee de behoefte aan voedsel en dus aan nieuwe landbouwgrond. Dit zet het proces in beweging van ontginning van de grote Hollands-Utrechtse veenwildernis: de Grote Ontginning van het Hollands-Utrechtse veenmoeras tussen de Heuvelrug in het oosten en de Kennemerduinen in het westen. Voor de uitvoering wordt een beroep gedaan op onvrije boeren en kolonisten, die als tegenprestatie -vastgelegd in het cope-contract- het door hen ontgonnen perceel, de hoeve, in vrije eigendom krijgen. Het karakteristieke cope-landschap met zijn lange, smalle kavels en met lintbebouwing langs de ontginningsassen ontleent zijn naam aan de cope, de privaatrechtelijke overeenkomst waarin de afspraak over de ontginning is vastgelegd.

Daling maaiveld, omkering profiel, Vecht wordt boezemwater

Om veenmoeras te ontginnen, in cultuur te brengen, zodat het geschikt is voor landbouw, moest het ontwaterd worden. Dat had uitdroging en vertering -en dus bodemdaling- tot gevolg; lokaal enkele mm's per jaar. Dit is een onomkeerbaar proces. Samen met turfwinning is inmiddels zo veel bodem verloren gegaan dat het land door maaiveld daling lager is komen te liggen dan de rivier, die nu als een dijk boven het landschap ligt. (foto veenzuil Bethunepolder)

Het overtollige water uit de ontginningen kon eerst nog op natuurlijke manier via kleine veenriviertjes, zoals de Drecht en de Weere, op de Vecht worden geloosd. Naarmate de bodem zakte, kwam de Vecht hoger dan het omliggende land te liggen, moesten vanaf de 15^e eeuw poldermolens [1] worden ingezet, werden de veenriviertjes gekanaliseerd (zoals de Weersloot) en ontstonden bij de Vechtdijk gemalen en sluizen [2]. Hierdoor kreeg de Vecht de functie van boezemwater, waarop het water uit de lager gelegen polders werd uitgeslagen.

Veel later zou deze omkering van het landschap het ook mogelijk maken om water in te zetten om het rijke gewest Holland tegen de vijand te beschermen, door polders onder water te zetten, te inunderen: de Hollandse Waterlinie.

Kastelen

Als eigenaar van de gronden ter weerszijde van de Vecht nam de bisschop van Utrecht het initiatief om zijn gronden te ontginnen. Hij gaf voorrang aan de moerassen ten westen van de Vecht, omdat daar, in het westen, ook de graven van Holland vanuit het Kennemerland met de ontginning van het veenmoeras waren begonnen. Zowel de bisschop als de graven zetten leenheren in om, in hun naam, toe te zien op de ontginning, belastingen te innen en recht te spreken. Om hun territorium te verdedigen bouwden zij kastelen. Naarmate de ontginningen vorderden, de landhonger toenam en de graven van Holland hun invloed

steeds verder naar het oosten uitbreiden, ontstond tussen de partijen een machtsstrijd, met strubbelingen en grensconflicten tot gevolg. Uiteindelijk leidde dat tot de huidige grillige provinciegrens.

Rivieren vormen vaak een natuurlijke grens. In de Vechtstreek werden de kastelen daarom op strategische plekken langs de rivier gebouwd, vaak bij splitsingen of bij al bestaande nederzettingen. Zo werden tussen de 11^e en 14^e eeuw ruim 20 kastelen gebouwd langs de Aa, de Angstel en de Vecht. Acht daarvan overleefden de tand des tijds: Zuylen, Bolestein, Oudaen, Nijenrode, Gunterstein, Loenersloot, Nederhorst en het Muiderslot.

Kastelen verliezen in de loop van de Middeleeuwen hun militaire functie. Een aantal wordt tijdens oorlogen in de 14^e en 15^e eeuw verwoest en niet meer opgebouwd. In 1529 laat Karel V de kastelen van Vreeland en Abcoude slopen omdat hij de kloostermoppen nodig heeft voor de bouw van het Vredenburg in Utrecht. Brandstichtingen door terugtrekkende Franse troepen legden in het Rampjaar (1672/73) Nijenrode, Gunterstein en Loenen in puin. Het huis Loenen werd niet meer opgebouwd, de ruïnes van Nijenrode en Gunterstein werden herbouwd tot buitenplaats. Zuylen, Oudaen en Loenersloot bleven min of meer gespaard; Oudaen wordt nu bewoond; Zuylen en Loenersloot kregen een museale functie.

[1] Overgebleven poldermolens die op de Vecht uitslaan, zijn de polder Buitenweg, de polder Westbroek, de Loenderveense polder, de Hoeker molen en de Garstenmolen. Door het dempen van sloten heeft met name de Hoeker molen veel van zijn potentiële functie verloren. In verband met de wateropgaaf liggen hier kansen.

De molens 'de Hoop' (Loenen), 'de Ruiter' (Vreeland) en 'De Vriendschap' (Weesp) zijn graanmolens; de molen 'De Eendracht' (Weesp), ooit gebouwd als graanbreekmolen voor de brandewijnbranders, was in gebruik als houtzaagmolen. Verder stroomaf, niet aan de Vecht gelegen, maar wel op de Vecht uitslaand, is de 'Meermolen De Onrust' die alleen –zonder hulpgemaal- verantwoordelijk is voor het bemalen van het Naardermeer.

[2] Op de oostoever zijn dat, stroomaf gaand: de sluis bij Fort de Klop, het sluisencomplex aan de Nedereindse Vaart, de Maarsseveense vaart (Cq: hoe zit het met? Heeft die nog een aparte sluis?), de Machinekade (voor de Bethunepolder), de Kraaienestersuis, de Weersluis, de Mijndense sluis, de Loenderveense sluis en 't Hemeltje voor het Hilversums kanaal, de Dammer sluis, de sluis bij Fort Uitermeer, de Uitwatering van het Naardermeer en de sluis in de Vestinggracht (Muiden)

2.6 Reformatie - Gouden Eeuw

De Reformatie heeft ook voor de Vechtstreek grote gevolgen. Direct, door het einde van de kloosters en het vrijkomen van die gronden; indirect, door de stroom van Vlaamse e.a. religieuze vluchtelingen die zich o.a. in Amsterdam vestigden en hun handelscontacten en kapitalen meebrachten: een belangrijke impuls voor de opkomst van de Gouden Eeuw. Amsterdam, waar in 1578 de patriciërs het heft in eigen hand namen, groeide in een eeuw van ca. 30.000 naar ruim 200.000 inwoners en werd puissant rijk.

Amsterdams Arcadië

Die groei maakt Amsterdam in toenemende mate afhankelijk van zijn omgeving. De Vechtstreek levert dan o.a. turf, bakstenen, dakpannen en zelfs schoon drinkwater. En dat wordt allemaal over water vervoerd, in die tijd het snelste, maar vooral meest efficiënte vervoersmiddel. Als belangrijke handels- en scheepvaartroute liep er a

I vroeg een jaagpad langs de Vecht. Om het vervoer van vracht en personen tussen beide steden te bevorderen, besloten Amsterdam en Utrecht in 1626 tot de aanleg van een openbaar zand- en jaagpad tussen beide steden.

Naar buiten!

Nu het buitengebied zo goed bereikbaar was met de trekschuit, verliet ieder die het zich kon veroorloven in de zomermaanden de stinkende stad om naar 'buiten' te gaan. Langs goed bevaarbare waterwegen, zoals de Vecht, Angstel en Gein, werden boerderijen en gronden aangekocht. Boerderijen werden

omgebouwd tot hofstede en kregen een zg. 'herenkamer' zodat de eigenaar uit de stad op zijn bezit kon verblijven, of zij werden gesloopt om plaats te maken voor nieuwe buitens, het stadshuis-buiten. Kastelen die het Rampjaar hadden overleefd, zoals Slot Zuilen, Oudaen en Loenersloot werden geschikt gemaakt als buitenverblijf; kastelen die minder gelukkig waren, zoals Gunterstein en Nijenrode, werden geheel herbouwd.

De eerste grondaankopen werden al eind 16e eeuw gedaan; doorgaans vooral investeringen in steen- en pannbakkerijen en landbouwgronden o.a. voor het weiden (vetmesten) van ossen.

De leerlooier Jan Jacobsz. Bal, zich noemende Huydecoper, kocht in 1591 op de grens van Maarssen en Breukelen een steenbakkerij. In 1608 kocht hij de hofstede de Gouden Hoeff, die zijn zoon Joan Huydecoper, de latere heer van Maarssveen, in 1627/28 verbouwde tot Goudestein. In datzelfde jaar liet diens zwager, Pieter Belten, het Huys ten Bosch door Jacob Van Campen verbouwen.

Door het in de arm nemen van jonge architecten als Jacob van Campen en Philip Vingboons zetten zij de standaard voor de bouw van vele buitenplaatsen langs de Vecht. In de hoogtijdagen (tussen ca. 1625 en 1775) zijn langs de Vecht zeker 300 'buitens' gebouwd, zowel grote en fraaie als kleine bescheiden buitentjes. De meeste, zeker de grotere, vinden we in de zuidelijke Vechtstreek: daar was de oeverwal breed genoeg om een buitenplaats van formaat te stichten. Maar ook de noordelijke Vechtstreek heeft buitenplaatsen gekend, zoals het eens zo imposante Petersburg in de Horn en Kuierpolder tussen Nederhorst den Berg en Nigtevecht, dat al rond 1820 niet meer bestond.

Tweede helft 18e eeuw zet, als gevolg van de economische en politieke omstandigheden, een neergang in, met gevolg dat veel buitens worden afgebroken, of 'op afbraak' voor het bouw materiaal worden verkocht. De vrijkomende grond kreeg dan weer een agrarische bestemming, of werd een enkele keer aangekocht door het naastliggende buiten dat zo de ruimte kreeg om de klassieke tuinaanleg te vervangen door een 'moderne' parkaanleg in landschapsstijl. Na de sloop van de buitens Elsenburgh, Somerbergen en Vechtleven ontstond op die manier het huidige, door J.D. Zoicher aangelegde park van Doornburgh. Van de ruim 300 buitens die er ooit langs de Vecht waren, resteren er nu nog 86. Theekoepels, waterhekken en waterstoepen langs de Vecht herinneren nog aan deze periode. Stichtse Vecht is met 72 buitens de grootste buitenplaatsengemeente in het land.

De Vechtstreek als het Buiten van de Randstad – ontstaan twee werelden

Na de bloei van de Gouden Eeuw volgt een periode van stagnatie. Tot diep in de 19e eeuw was de Vechtstreek een dun bevolkt gebied met vooral agrarische bedrijvigheid, veenderijen en enkele steen- en pannbakkerijen. In 1830 telden de dorpen tussen Abcoude en Oud Zuilen (met 14 gemeentebesturen!) 9.718 inwoners. In die eeuw nam de bevolking, die min of meer gelijk verdeeld was over de noordelijke en de zuidelijke Vechtstreek, nauwelijks toe. Dat veranderde door de aanleg van de (Rijks-)straatweg (N402) in 1813, de spoorlijn in 1843 en het Merwedekanaal in 1882 (nu: Amsterdam-Rijnkanaal). Deze nieuwe infrastructuur trekt fabrieken en industrieën aan, met de daaraan gekoppelde bevolking en huisvesting. In de jaren 1930 wordt voor bijna ieder dorp een uitbreidingsplan gemaakt, dat pas in de jaren '50 wordt gerealiseerd. De A2 wordt in 1954 opengesteld en er ontstaan nieuwe dorpen, zoals Maarsenbroek, dat vanaf 1976 wordt gebouwd en Op Buuren, waar de eerste paal in 2006 wordt geslagen. Sinds 1950 is de bevolking van Stichtse Vecht verdrievoudigd van 21.466 tot ca. 64.000 inwoners.

Ontstaan twee werelden

In de twee eeuwen sinds de aanleg van de Rijksstraatweg verliest de Vecht zijn functie als verkeersader en ontwikkelt de Vechtstreek zich tot het Buiten van de Randstad.

Aan de aanleg westelijk, op afstand van de Vecht, van de 'snelle' wereld van de infrastructuur (spoor, kanaal, rijksweg A2, hoogspanning) is het te danken dat de 'langzame' wereld van de Vecht, met zijn rijke cultuurhistorische erfgoed, behouden bleef.

2.7 Dorpen langs de rivier

In de 8^e-10^e eeuw ontstonden de eerste nederzettingen op de oevers van de Vecht, doorgaans waar de rivier zich splitste of waar een veenstroom in de Vecht uitmondde. Dat zijn ook de locaties waar later de kastelen zijn gevestigd, zodat de dorpen zich verder rond het kasteel konden ontwikkelen. Dat geldt voor Oud Zuilen, Maarssen, Breukelen, Loenen en Vreeland, waar ooit één, soms meerdere kastelen hebben gestaan. Nigtevecht komt niet voor op de lijst van kastelen (Donkersloot-de Vrij), maar staat wel als zodanig vermeld op de kaart die Goert die Greef (1524) of Jan de Pape (1526) maakte van Het Gooi en aangrenzende gebieden met Vecht en Eem [1]. Nieuwersluis ontstond bij de rond 1448 gegraven Nieuwe Wetering.

Twee nederzettingen zijn verdwenen: de nederzetting Otterspoor die rond de in 1130 opgeworpen Otterspoordam op de grens van Maarssen en Breukelen zou hebben gelegen en die na het vervangen van die dam door de Hinderdam (1437) zal zijn verlaten – zo die ooit heeft bestaan. En de nederzetting Dorssen, die zijn naam gaf aan de polder Dorssewaard. Dorssen moet hebben gelegen in de Vechtbocht iets ten noorden van Vreeland, waar nu de fabriek van Greif (Van Leer) ligt.

[1] Donkersloot-de Vrij, p. 16, 17 & 41

2.8 De Vecht als handels- en transportader

Transport over land was in ons natte land tot diep in de Middeleeuwen vrijwel onmogelijk; men was dus vooral aangewezen op water. De tochten die de Romeinen maakten naar hun fort in Velsen en hun expeditie tegen de Friezen, zijn het oudste gedocumenteerde gebruik van de Vecht als vaarwater.

In 834 werd de Vechtstreek opgeschrikt door de inval van Noormannen, die de rivier gebruikten voor de plundering van Dorestad (Wijk bij Duurstede). De Vikingen ondernamen niet alleen strooptochten, maar dreven ook handel. Zij maakten de Vecht tot een belangrijke handelsroute tussen Scandinavië en de Hanzesteden in het noorden en Vlaanderen en de Duitse landen langs de Rijn in het zuiden.

De Vecht als vaarwater

Na de val van Dorestad ontwikkelde Utrecht zich tot handelsstad. Daarbij speelde de bereikbaarheid over water een belangrijke rol. Dat zien we terug in het bevaarbaar maken en houden van de rivier en in de ontwikkeling van infrastructuur op de oevers. In 953 waren alle gronden langs de Vecht en de tol in Muiden in handen van de bisschop van Utrecht gekomen. Daarmee had Utrecht de controle over de scheepvaart op de Vecht. In de eeuwen daarna werd de Vecht steeds belangrijker in het regionale en lokale verkeer en vervoer. De afdamming van de Kromme Rijn bij Wijk bij Duurstede (1122) verbrak de verbinding over de Vecht naar het zuiden, maar omdat dit ook schadelijk was voor de handelsbelangen van Utrecht, werd in de jaren daarna de Vaartsche Rijn gegraven, als verbinding met de Lek. Omdat de Vecht een getijderivier was, werd rond 1130 tussen Maarssen en Breukelen de Otterspoordam aangelegd. Deze dam beschermde Utrecht weliswaar tegen overstrooming, maar vormde ook een obstakel omdat zeeschepen die de Vecht opvoeren daar niet verder konden en hun vracht daar op een kleinere schuit moest worden overgeslagen. Tussen Utrecht en Zuilen wordt in 1148 een stuk van de Vecht gekanaliseerd. Al dan niet gestimuleerd door menselijk ingrijpen verlegde de Vecht rond 1200 zijn hoofdstroom naar het noorden, ten nadele van de meander van de Aa. In de 15^e eeuw werd in Vreeland, om hinder voor het toenemend scheepsverkeer te verminderen, de grote meander –de 'Oude Vechtarm'- afgesneden.

Na de vervanging van de Otterspoordam door de Hinderdam (1437) besloot Utrecht om op de oostelijke Vechtoever, tussen Utrecht en Breukelen een jaagpad aan te leggen, voor de trekvaart. De rond 1448 gegraven Nieuwe Wetering verbond Utrecht via de Vecht met een sluis (vandaar Nieuwersluis) via de Angstel met Amsterdam – en omgekeerd kreeg Amsterdam zo toegang tot de Rijnlanden. De stad Utrecht liet in 1472 de Vecht tot Maarssen tot 2 el (ca. 1,40 m) uitdiepen.

Terwijl de betekenis van Utrecht als internationale handelsstad in de 14^e en 15^e eeuw begint af te nemen, neemt Amsterdam die rol vanaf de 16^e-17^e eeuw over. Daardoor behield de Vecht zijn functie als internationale handelsroute tussen de Noordzee en de Duitse landen –de ‘Keulsche Vaart’- die tot diep in de 19^{de} eeuw zo’n belangrijke rol speelde en door het Amsterdam-Rijnkanaal zal worden overgenomen.

Trekvaart

Mede door de groei van de stad Utrecht komt in de 15^e eeuw de beurtvaart op gang, het geregeld goederenvervoer tussen Amsterdam en Utrecht, waarbij passagiers, vracht en vee volgens een vaste dienst worden vervoerd. Dat werd mogelijk door de aanleg van jaagpaden.

Ging het eerst vooral om het vervoer van goederen, met de bouw van de buitenplaatsen neemt het personenvervoer vanaf de 17^e eeuw toe. Dat stelt andere eisen aan het schip. Daaruit ontstonden lange, smalle trekschuiten met een roef, die een snelle en gerieflijke reis mogelijk maakte. Door de constante snelheid konden de beurtschippers volgens een strak schema varen. Vervoer over water was daarom lang efficiënter, gerieflijker en sneller dan over land. De reis van Amsterdam naar Utrecht duurde ca. 8 uur; met de schietschuit werden snelheden tot 10 km/u gehaald. Rond 1700 lag in westelijk Nederland een aaneengesloten netwerk van trekvaarten van 658 km dat 39 steden met elkaar verbond.

Met de aanleg van de Rijksweg (1813) en de opkomst van de postkoets verloor de trekvaart zijn klanten. Rond 1850 was het tijdperk van personenvervoer met de trekschuit ten einde. Dat wordt overgenomen door kleine stoomboten. Voor lokaal goederenvervoer blijft de trekvaart nog tot in de jaren 1930 bestaan. Daarna komt ook een eind aan het oorspronkelijk gebruik van de jaagpaden. Gaandeweg worden zij opgenomen in het steeds drukker wordende Zandpad. Alleen daar waar het jaagpad over de ‘zomerdijk’ is aangelegd, zoals bij de Gouden Bocht in Maarssen en tussen Nieuwersluis en Loenen, is het als wandelpad gespaard gebleven. Elders langs de Vecht wordt onderzocht hoe ‘verdwenen’ jaagpaden een nieuw leven ingeblazen kan worden.

Turfvaart

De opkomst van de steden had turfwinning als belangrijkste brandstof tot gevolg. Ook bierbrouwerijen gebruikten heel veel turf. Vooral Amsterdam was een belangrijke afzetmarkt voor de turf die aan beide zijden van de Vecht in ruime mate aanwezig was en via sloten en vaarten naar de Vecht werd afgevoerd. Op de terugweg namen de schuiten stadsvuil mee om als ‘toedek’ de akkers te bemesten.

Houtvloten

Omdat in Nederland de houtproductie al in de 17^e eeuw was uitgeput, moest hout van elders worden aangevoerd. Voortaan kwam vrijwel al het hout uit Scandinavië en de Oostzeelanden; daarnaast vooral uit het Zwarte Woud. Daar werden de boomstammen tot enorme vloten aan elkaar gebonden die langzaam de Rijn afdreven; vanaf 1870 werden zij vooral gesleept. De meeste houtvloten gingen naar Dordrecht om daar te worden verwerkt, maar een deel ging ook via de Vecht naar Amsterdam. Een houtvlot bestond uit vier of meer afdelingen, ieder met hun eigen bemanning.

Keulsche Vaart

Al in de middeleeuwen vervoerden Amsterdamse Rijnvaarders zout uit de Golf van Biskaje, bier uit Hamburg, graan uit de Oostzee en later ook specerijen uit de Oost naar de Benedenrijn. Op de terugweg namen zij aardewerk mee en ijzerwaren uit het Rijnland, Moezelwijn, geschut, kogels, tufsteen en steengoed uit Keulen.

In de 19^e eeuw wordt de geschiedenis van de Vecht bepaald door de steeds toenemende binnenvaart. Amsterdam was in de Franse tijd zijn positie in de wereldwijde zeehandel kwijtgeraakt, de vaart over de Zuiderzee was omslachtig en gevaarlijk en de ondiepte bij Pampus belemmerde grotere zeeschepen. De aanleg van het 80 km lange Noordhollandsch Kanaal was een vooruitgang, maar de opkomst van de haven van Rotterdam werd door Amsterdam als een grote bedreiging ervaren.

Maar Amsterdam had van Napoleon het alleenrecht op de Rijnhandel gekregen. Een goede vaarverbinding met de Rijnlanden was voor Amsterdam dan ook van levensbelang. Met name voor de ‘Keulenaars’, de in omvang steeds groter wordende schepen die op Duitsland voeren, werd de reis over de Vecht steeds moeizamer: die was te smal, te bochtig en te ondiep. De grotere schepen namen de risicovolle route over de Zuiderzee en de IJssel, maar de kleinere schepen waren op de Vecht aangewezen.

Koning Willem I zag in 1821 het belang in van de Keulsche Vaart, die Amsterdam via Utrecht met de Lek zou verbinden. Door de Vecht 9 m bodembreed en 2,6 m diep te maken, de bruggen beweegbaar te maken en bij Muiden en Weesp nieuwe schutsluizen te bouwen, hoefde het scheepvaartverkeer niet meer buitenom over de Zuiderzee, maar kon dat verkeer via de Weespertrekvaart naar de Vecht worden geleid.

Utrecht zag met lede ogen dat Amsterdam een steeds grotere rol ging spelen in de Rijnvaart. Voor het gebruik van de Vecht waren beide steden tot elkaar veroordeeld, ze moesten wel samenwerken, o.a. over de verdeling van de kosten van het op diepte houden van de Vecht en onderhoud van de jaagpaden. Maar ze bleven elkaar ook dwarszitten. Zo stond Utrecht niet toe dat de Amsterdamse Rijnvaart binnen de stad gebruik maakte van paardentraction: daar moesten de schuiten worden getrokken door arme, door de stad aangewezen vrouwen, een vorm van armenzorg.

Tussen Amsterdam en Gorinchem moesten 31 bruggen (waarvan 10 binnen de stad Utrecht!) en 7 sluizen worden gepasseerd, waarvoor tol- en bruggelden werden geheven. Niet voor niets was het gezegd: "*Die wil varen op de Vecht, legt zijn beurs maar op de plecht.*"

Terwijl de in 1843 geopende Rhijnspoorweg Amsterdam-Utrecht-Arnhem de Keulsche Vaart een gevoelige slag toebracht, kwam vanaf 1840 de stoomsleepvaart op, die met hun speciaal daarvoor gebouwde lichters een veel grotere vracht konden vervoeren. Ondanks alle verbeteringen bleef de Vecht vanwege alle bochten en bruggen onvoldoende breed en ongeschikt voor de steeds groter wordende schepen. Ook het in 1824 geopende Noordhollandsch Kanaal bleek al snel niet te voldoen.

Amsterdam zat dus knel en oefende druk uit op Thorbecke. Die zag dat probleem in en verleende in 1853 aan het hele tracé van de Keulsche Vaart de status van Rijksvaarwater en hij legde beheer en onderhoud bij het Rijk. Dat was een verbetering, maar loste de problemen niet voldoende op: met al zijn bochten, ondieptes en obstakels bleef de 36 km Vecht tussen Weesp en Utrecht problematisch. Om als Rijksvaarweg levensvatbaar te zijn voor de Rijnvaart, zou de Vecht een voorgeschreven vaarbreedte van 35 m moeten krijgen. Dat zou enorme consequenties hebben voor de loop van de Vecht en de dorpen en huizen op haar oevers. Breukelen was bereid Gunterstein in het water te zetten. De weerstand was zo groot dat tal van alternatieve plannen werden ontwikkeld – en afgekeurd.

Amsterdam, dat in zijn ontwikkeling achterbleef bij Rotterdam, gaf de voorkeur aan een kanaal van Amsterdam via het Eemdal en Amersfoort naar de Rijn.

Merwedekanaal - Amsterdam-Rijnkanaal

Ondanks hevig verzet van de burgemeesters van de Vechtdorpen en van Utrecht, die vreesden dat het wegvallen van de transportfunctie van de Vecht de doodsteek voor de Vechtstreek zou zijn, wordt op 24 april 1884 in de Eerste Kamer het vervolgtraject van het Merwedekanaal bepaald: een geheel nieuw tracé, dat vanaf Nigtevecht westelijk geheel los van de Vecht komt te liggen en het tracé van de Rhijnspoorweg uit 1843 volgt. Het 43 km lange Merwedekanaal werd door polderjongens met de schep tot één à twee m diep uitgegraven en vervolgens met baggermachines op diepte gebracht en op 4 augustus 1892 feestelijk geopend.

Het kanaal bleek al spoedig te smal en te ondiep, met gevolg dat het tot in de jaren '70 meermalen is verbreed, verlegd en verlengd richting Wijk bij Duurstede. Het inmiddels tot Amsterdam-Rijnkanaal omgedoopte kanaal, met een lengte van 72 km en een vast peil van -0,40 NAP. is in 1952 in gebruik genomen. Jaarlijks wordt het kanaal door ca. 100.000 schepen bevaren.

Vecht verliest transportfunctie

Door dit besluit verloor de Vecht haar regionale en internationale transportfunctie. Deze functie was al sterk verminderd door de eerdere aanleg van de Rijksstraatweg en de spoorweg Amsterdam-Utrecht (1843).

Terwijl de Vecht een rivier voor de recreatievaart werd met hoge landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden, bleef de Rijksstraatweg tot de aanleg van Rijksweg A2 (1954) de hoofdverbinding tussen Amsterdam en Utrecht (en verder naar Parijs).

Twee werelden

Door de Vecht te sparen en op enige afstand daarvan het spoor, het kanaal -en later ook de A2- aan te leggen, zijn twee 'werelden' ontstaan: de 'langzame wereld' van de Vecht, met zijn kleinschalige structuren en grote landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke waarden en daarnaast, tussen de Vecht en het westelijk veenweidelandschap, de 'snelle wereld' met de hoge dynamiek van de corridor. Voor zowel de Vecht als voor de Vechtstreek is het ontstaan van deze twee werelden van grote betekenis.

2.9 De Vechtoevers

Wie de prenten van Daniël Stoopendaal's Zegepralende Vecht (1719) bekijkt, ziet hoe veel verschillende verschijningsvormen de oevers van de Vecht hadden en hoe veel er op en aan die oever is geleefd, gewerkt en gebouwd. Die verscheidenheid is nog altijd groot en voortdurend aan verandering onderhevig, als 'archieef' van de eisen, noden en grillen van de tijd.

Natuurlijke oevers

Met name de natuurlijke oevers zijn steeds meer in het gedrang gekomen. Aanvankelijk was de Vecht niet beschoeid en liepen de oevers op een natuurlijke manier over in het water. Daar waar de rivier snel stroomde en in binnenbochten was de oever steil, elders liep het land geleidelijk over in het water en had je een natuurlijke plas-dras situatie. Nu de meeste oevers van een beschoeiing zijn voorzien, zijn dergelijke natuurlijke oevers zeldzaam geworden. Binnen de grenzen van Stichtse Vecht is verspreid slechts een enkel stukje 'natuurlijke' oever aan te wijzen, zoals het noordelijkste deel van 't Slijk (vlak bij de Olifant).

Natuurvriendelijke oevers

Verbetering van waterkwaliteit en ecologie waren speerpunten uit het Restauratieplan Vecht. In dat kader zijn op verschillende landschappelijk en natuurlijk kwetsbare locaties langs de Vecht in totaal 12 km natuurvriendelijke oevers hersteld of aangelegd, o.a. op twee locaties [1] die vrij kwamen door de uitkoop van woonarken.

Beschoeiingen - grondkerende constructies

Naarmate de intensiteit van bewoning en gebruik van zowel de oever als de rivier groeide, nam de behoefte toe om de oever tegen erosie en afkalven te beschermen. Langs de Vecht zijn nu heel veel verschillende vormen van oeverbeschoeiing in gebruik, variërend van gevlochten wilgentenen tot stalen damwanden en gemetselde kademuren.

In het verleden is veelvuldig gebruik gemaakt van natuurlijke begroeiing als oeverbescherming. In 1765 verzoekt een bewoner de Watergraaf om: "*als vanouds de kanten van het zandpad met bitterling (bittere wilg = Salix purpurea) bestoken wierde, waar door en door het tusschen beide groeiend gras de kanten vast zouden worden en in malkander groeijen waar omme ook altijd zo veel zorge omtrent het onderhoud en snijden van den bitterling langs de Vecht aangewend is ..[2]*"

Dat geregelde snoeien van de oeverbegroeiing met bijv. els en es had tot gevolg dat wortelstobben ontstonden, die ogenschijnlijk door hun wortels de oever beschadigen, maar die deze in werkelijkheid uitstekend en langdurig bij elkaar houden. Een foto van het in 1903 gesloopte Huis ter Meer in Maarssen laat zien dat ook gevlochten wilgenmatten als oeverbeschoeiing zijn gebruikt.

Waar de kade zwaar werd belast, zoals bij loswallen, werden stevige gemetselde kades opgericht. Waar de wegen (zowel Straatweg als jaagpad/Zandpad) in het buitengebied dicht langs het water liepen, was ook behoefte aan stevige *grondkerende constructies*. Vooral in de zuidelijke Vechtstreek is veel gewerkt met de karakteristieke vorm van gestapelde *dakpanbeschoeiing*.

Dakpanbeschoeiing

Langs de Vecht, vooral tussen Utrecht en Breukelen, waar de oeverwallen breed zijn, hebben veel steen- en pannebakkerijen gelegen: de klei was ruim voorhanden in de uiterwaarden en in de komgronden, de turf werd in het achterland gestoken en het transport lag voor de deur. De pannen werden gebakken in zg. veldovens, waar vooral aan de buitenkant de temperatuurverschillen zo groot zijn, dat de pannen krom trekken en daardoor niet meer geschikt zijn als dakbedekking. Door de vele de steen- en

pannenbakkerijen was er een overvloed aan deze afgekeurde, zg. wrakke pannen. Op een onder water liggende balk, de sloof, werden twee tot vier lagen van deze wrakke pannen op hun lange kant gestapeld. Door deze balk ruim onder de waterspiegel te leggen, kan deze vorm van beschoeiing generaties mee. Een duurzame oplossing, passend in een circulaire economie.

Door zowel particulieren, de gemeente als de provincie wordt deze voor de Vechtstreek zo kenmerkende manier van beschoeiing over flinke afstanden opnieuw aangelegd. Dat was –en is!- op veel plaatsen nodig. Dat is het directe gevolg van de peilverlaging van de Vecht met ca. 30 cm bij gelegenheid van het permanent openstellen van de verbindingen tussen de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal (rond 1970).

Kleine elementen

De Vechtoevers kennen een keur aan 'kleine elementen', die verband hielden met het vervoer over water (bijv. rolpalen), het onderhoud van de Vechtdijk (hoefslagpalen) of het beheeren van het waterpeil (sluizen, dammen en inlaten). Zij hebben vaak hun oorspronkelijke functie verloren en staan bovendien in de 'openbare ruimte', waardoor het de vraag is wie zich verantwoordelijk voelt. Hun belangrijkste huidige functie is dat zij een verhaal vertellen – en daarmee wezenlijk zijn voor een kwalitatieve toeristisch-recreatieve ontsluiting. Op de jaagpaden vinden we nog verschillende bruggetjes over de zijwateren met een vaak eeuwenlange geschiedenis over peilbeheer of de plek van een al lang verdwenen botenhuis.

Buitenplaatsen

Vanaf het 2^e kwart van de 17^e eeuw leidt de bouw van de buitenplaatsen tot een transformatie van de Vechtoevers van een agrarisch naar een Arcadisch landschap. Daarbij horen –naast de waterstoepen en –hekken- ook lust-elementen als theekoepels en botenhuisen.

Bouwsels op en aan de oever

Alhoewel veel riolen op de Vecht uitkwamen, was het Vechtwater toch nog lang schoon genoeg om gebruikt te worden voor de was en tal van andere huishoudelijke werkzaamheden, zelfs voor het spoelen van melkemers. Om gemakkelijk bij de rivier te komen, werden vlonders of boenstoepen gebouwd, zoals we ze nog bij verschillende boerderijen kunnen zien. Die vlonders en stoepen werden natuurlijk ook gebruikt voor het aanleggen van schuiten, of om een hengeltje uit te werpen. De opkomst van de trekvaart en vooral die van de buitenplaatsen leidde tot exclusievere oplossingen, passend in de traditie van 'zien en gezien worden', zoals de van een fraai gesmeed hekwerk voorziene waterstoep voor Boom en Bosch of de waterbank zoals die tot voor kort in de overtuin van Beek en Hoff stond haaks op die traditie staan de 'boatsavers' en bootliften en andere vergelijkbare drijvende inrichtingen bedoeld om vaartuigen tegen weersinvloeden te beschermen en de loungebanken die tegenwoordig de Vechtoevers ontsieren.

Theekoepels

Veel eigenaren van buitenplaatsen lieten een theekoepel bouwen op een plek met een mooi uitzicht over de Vecht. Het zijn doorgaans achthoekige gebouwtjes met rondom ramen en een koepelvormig dak die voor allerlei vrijetijdsactiviteiten werden gebruikt. Hoeveel theekoepels er langs de Vecht hebben gestaan, is onbekend. Waarschijnlijk honderden in allerlei uitvoeringen, zowel grote als kleine, fraaie en eenvoudige. Binnen de gemeente Stichtse Vecht is een dertigtal bewaard gebleven; een enkele daarvan is bewoond.

Een opmerkelijk gegeven is dat koepels vaak werden verplaatst. Zo is de oorspronkelijke koepel van Bolenstein rond 1900 in verband met de aanleg van de Wilhelminaweg afgebroken en per dekschuit naar Beek en Hoff in Loenen verplaatst, waar hij nu langs de Molendijk staat. In 1968 werd de theekoepel van Doornburgh in zwaar vervallen toestand door de eigenaar van Bolenstein gekocht en met gebruikmaking van de oorspronkelijke materialen op zijn terrein herbouwd. Maar bij de splitsing van Bolenstein (rond 1990) 'verloor' het huis weer zijn koepel. Toen de poging van de nieuwe eigenaar van Bolenstein om de oorspronkelijke koepel van Beek en Hoff terug te kopen mislukte, besloot hij in 2004 in zijn tuin een getrouwe kopie te laten bouwen.

In 1995 is de prachtig gerestaureerde bijzondere gietijzeren koepel van Vecht en Dijk verplaatst naar Gansenhoek aan het Zandpad 31 in Maarssen.

Er loopt nu een initiatief voor de herbouw van een koepel (Hunthum) en in het recente verleden zijn twee nieuwe koepels gebouwd: in 1987 de 'koepel van Hamoen', schuin tegenover Doornburgh en in 1997 is de koepel van Sterreschans herbouwd. Bijzonder aan het ontwerp van beide koepels is dat zij de functie

van koepel combineren met die van botenhuis. Het botenhuis van de koepel van Hamoen was in gebruik als werkplaats voor de vioolbouw; dat van Sterreschans wordt als botenhuis gebruikt.

Botenhuis

Oude prenten laten zien dat er veel botenhuisen langs de Vecht hebben gelegen. Daar is heel weinig van over. Het meest markante botenhuis is dat van de roeivereniging 'Het Galjoen' bij Nijenrode. Het in 1978 gerestaureerde botenhuis langs het Timmermanslaantje (Maarssen) heeft ooit bij Elsenburgh gehoord. Het botenhuis van Vechtlust (Loenen) werd in de jaren '60 omgebouwd als gaarkeuken voor het jongenshuis dat in die jaren in het hoofdhuis was ondergebracht. Het zeer bescheiden botenhuis van Nieuwerhoek (Loenen) is nog steeds in gebruik.

Woonboten

Al in de jaren 1930 lag er een enkele verdwaalde woonboot in de Vecht, die al dan niet permanent werd bewoond. Vaak was het de boer die tegenover zijn boerderij op een boot ging wonen als zijn kinderen het bedrijf overnamen. In de eerste jaren na WOII nam het aantal woonarken explosief toe: er was grote woningnood en kleine binnenschepen werden massaal aangeboden of gesloopt. Aan het vinden van een ligplaats lag geen enkele planning ten grondslag. In tegendeel, wie een boot had wisten te bemachtigen, zocht een hem welgevallige ligplaats, vroeg toestemming aan de welwillende grondeigenaar en vestigde zich. Water werd met een emmer bij de boer gehaald, het afval ging rechtstreeks de Vecht in. Na verloop van tijd vond enige regulering plaats en werd de ligplaats gelegitimeerd. Dat ging niet altijd even gemakkelijk. Zo heeft de provincie Utrecht begin jaren '90, als oplossing voor een 30-tal (inmiddels gelegaliseerde) woonschepen, de Nes aangewezen als dwanghaven.

In het kader van het Restauratieplan Vecht is door de provincie Utrecht een aantal woonschepen verplaatst en op een viertal locaties met een hoge landschappelijke en natuurhistorische waarde is voor veel geld een achttal woonarken uitgekocht. Deze landjes zijn nu onder de NNN gebracht en wachten op een nieuwe eigenaar.

Hoewel woonschepen inmiddels tot het Vechtlandschap horen, zijn zij zeker niet in alle gevallen een verrijking. Naast welstand geldt specifiek dat woonschepen landschappelijk problematisch zijn, zeker waar zij een aaneengesloten lint vormen en met hun tuinen, schuurtjes en hagen een obstakel vormen en het zicht op de Vecht ontnemen of bestaande wandelpaden blokkeren.

[1] langs het Oud Over voorbij de Glashut en langs de Vreelandse weg ten noorden van de Garster molen (Nigtevecht)

[2] Vecht Vademecum, Noël van Dooren, 2002, pp. 22-23

2.10 De Vechtoever als waterkering

Zodra de mens op de oeverwal van de Vecht ging wonen, had hij met overstromingen te maken. Bij nederzettingen leidde dat tot het ophogen van de oeverwal en de aanleg van kades; als gevolg hiervan verminderde de wateropslagcapaciteit van het rivierbed, terwijl de afwatering van de ontginning juist voor meer af te voeren water zorgde. Daardoor voldeed de oeverwal als natuurlijke 'Vechtdijk' niet meer om het achterland tegen overstroming te beschermen, met gevolg dat de aanleg van dijken noodzakelijk werd. In eerste instantie deed ieder dorp dat voor zichzelf. Rond Breukelen werd rond 1175 een dijk aangelegd.

Afvoer in zee

Benedenstreams is de geregelde waterhuishouding complexer: enerzijds moet de Vecht het zoete rivierwater afvoeren naar zee, tegelijkertijd zorgt de steeds groter wordende Zuiderzee voor overstromingen van het binnenland, vooral bij aanhoudende noordenwinden.

Bij Muiden loosde de Vecht zijn water in het Almere. Naarmate het Almere, als gevolg van opeenvolgende stormvloed, tussen de 11^e en 14^e eeuw steeds groter werd, uitgroeide tot het Flevomeer en onderdeel van de Zuiderzee ging uitmaken, kwamen de Vecht en de hele zuidelijke Zuiderzeekust steeds meer

onder invloed van het zoute zeewater en treedt geleidelijk aan getijdenwerking op. Vooral bij hoge waterstanden en aanhoudende noordenwinden leidt dat tot opstuwingen van het zoute zeewater, zowel tegen de Zuiderzeekust als in de Vecht, met dijkdoorbraken en overstromingen tot gevolg. In uitzonderlijke gevallen kwam het zoute water tot aan de stad Utrecht toe!

Uit deze tijd stammen de eerste dammen in en bedijkingen van de Vecht door het ophogen van de oeverwallen. De Vechtdijken maakten van Muiden tot aan de Hinderdam deel uit van de zeewaterkering; zij waren dus tevens zeedijk. Om het land te beschermen wordt in de 13^e eeuw van Diemen tot aan Muiderberg de Diemerzeedijk opgeworpen.

Dijkaanleg en –onderhoud, verhoefslaging

Bij het aanleggen van de dijk werden de zanderige oeverwallen verhoogd met de in de komgronden afgezette klei, vaak vermengd met puin of wilgentakken. De kruin van de dijk kon dan worden gebruikt als weg. Over een groot deel van de westoever werd in de 15^e eeuw de Heerenwagenweg, ook wel Kleiweg aangelegd; voor de trekvaart kwam aan de oostkant een jaagpad en naastgelegen zandpad te liggen.

Aanvankelijk waren vooral grondgerechtigde dorpingen verantwoordelijk voor het dijkonderhoud van hun perceel, hun hoeve (vandaar hoefslag). Door voortschrijdende ontginning en maaiveldaling werden de ontginningsgebieden steeds kwetsbaarder voor overstromingen en werd een bovenlokale organisatie noodzakelijk voor het beheer van dijken en waterwegen. Hieruit ontstonden de waterschappen. Ook dorpen die niet direct aan belangrijke dijken lagen hadden belang bij goed onderhoud van zowel de dijken als de daarover lopende jaag- en zandpaden. Voor het onderhoud van een bepaald dijkvak: de *hoefslag* werden, via *verhoefslaging*, ook belanghebbende dorpen uit de wijde omgeving aangeslagen. De hoefslagen werden op de dijk gemarkeerd met *hoefslagpalen*, waarop letters of nummers aangaven wie voor dat slag verantwoordelijk was. Gaandeweg werd dit systeem vervangen door de 'gemeenmaking' van de dijken, waarbij het onderhoud in één hand kwam (rijk, gemeente of waterschap).

Dammen

Vóór de bedijking kon de Vecht bij hoog water vrij buiten zijn oevers treden. Door de bedijking werd dat voorkomen, met opstuwung tot gevolg. Een enkele keer is het water tot aan Utrecht opgestuwd. Aangenomen wordt dat rond 1130 de *Otterspoordam* werd aangelegd om de stad Utrecht te beschermen. Dijkdoorbraken tijdens de Sint-Elisabethsvloed van 1421 leidden tot de aanleg van een nieuwe dam met sluis, de Hinderdam (1437), ditmaal op de grens van het Sticht Utrecht en Holland. Hij kreeg de naam *Hinderdam* [1] omdat hij het vaarverkeer hinderde. Voor de Staten van Utrecht was de voor de hand liggende zeesluis bij Muiden toen nog niet bespreekbaar. Deze kwam er pas, als onderdeel van de Hollandse Waterlinie, tijdens het Rampjaar 1672/73. Kort daarna werd de Hinderdam opgeruimd. De Grote Zeesluis in Muiden was een grote verbetering, maar kon overstromingen niet voorkomen. De laatste grote overstroming vond plaats in 1928 en gaf de doorslag voor het plaatsen van een groot gemaal in de Groote Zeesluis zodat in noodgevallen water op zee kon worden uitgeslagen. Pas in 1932, na de aanleg van de Afsluitdijk, was het overstromingsgevaar geweken.

De Hinderdam speelde, behalve voor de bescherming van het achterland tegen overstroming uit zee, in tijden van droogte een rol bij het op peil houden van de waterdiepte en de bevaarbaarheid van de Vecht.

De Vecht als boezemwater, sluisen en gemalen

Door de omkering van het land werd de Vecht een boezemwater waarop het water uit de omliggende, lager gelegen polders werd en wordt uitgeslagen. Die omkering had tot gevolg dat de zijriviertjes niet langer op een natuurlijke manier hun water op de Vecht konden lozen. Om het water uit die lager gelegen terreinen op de Vecht te kunnen lozen, werden bij bestaande afwateringspunten (veelal veenriviertjes) watermolens geplaatst; vaak in samenhang met sluisen om o.a. turf en land- en tuinbouwgewassen uit het achterland naar de Vecht en vandaar naar de markt te kunnen brengen.

Westelijk van de Vecht is de oorspronkelijke situatie in belangrijke mate verstoord door de aanleg van het Merwede-/Amsterdam Rijnkanaal; daarmee is de relatie tussen de Vecht en het westelijk veenweidegebied verbroken; de waterhuishouding is daarop aangepast.

Aan de oostkant is de oorspronkelijke situatie nog goed in het landschap te herkennen en zijn de bestaande afwateringskanalen en sluisen aangepast voor en geïntegreerd in de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW) met het doel om het rijke gewest Holland tegen de vijand te beschermen, door polders onder water te zetten, te inunderen,

Speciaal voor de NHW aangelegd is de sluis in de Vecht bij Nieuwersluis en de inundatiesluis tussen de Vecht en de Wijde Blik.

Vechtpeil

Van nature werd het Vechtpeil bepaald door het water waarop de Vecht kon lozen: de Zuiderzee. De benedenloop stond onder invloed van getijdenwerking en bij aanhoudende noordenwinden kon het water hoog worden opgestuwd. Vanaf de aanleg in 1673 tot het moment dat de verbinding tussen Vecht en Amsterdam-Rijnkanaal open permanent werd (ca. 1970), speelde de Grootte Zeesluis in Muiden de hoofdrol bij het beheersen van het Vechtpeil. Toch kon deze de jaarlijks terugkerende overlast van overstromingen niet voorkomen. Nog in 1928 waren er tot aan Oud Zuilen toe overstromingen. Angst voor verdere overstromingen, schade aan de landbouw en gevaren voor de volksgezondheid gaven uiteindelijk de doorslag voor de aanleg van een stoomgemaal in Muiden, dat op 31 januari 1931 in werking werd gesteld. In 1932, met de voltooiing van de Afsluitdijk, kwam er een definitief einde aan de directe invloed van de Zuiderzee op de Vechtstreek.

De permanente openstelling van de verbindingen met het Amsterdam-Rijnkanaal had tot gevolg dat het Vechtpeil ca. 30 cm daalde tot ca. -0,40 NAP, ongeveer het gemiddelde winterpeil van het IJmeer.

Door de permanente verlaging van het Vechtpeil zijn over grote lengtes de funderingen van (dakpan-)oeverbeschoeiingen droog komen te liggen, met grote schade aan de oevers tot gevolg, die de laatste jaren steeds meer zichtbaar wordt.

Sinds de aanleg van het Merwedekanaal is de Vecht als boezem voor zijn water vooral afhankelijk van de gebieden ten oosten van de Vecht. Door de drooglegging van de Bethunepolder en het verwerken van dat water tot drinkwater voor Amsterdam, heeft de Vecht een tekort aan water. In het zuiden zorgt het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden voor de toestroom van voldoende schoon water. Het noordelijk deel van de Vecht wordt vanaf 1976 in de zomermaanden kunstmatig gevoed met water uit het relatief schone IJmeer, dat door de Grootte Zeesluis wordt ingelaten. Nu de Vecht zowel vanuit het noorden als het zuiden wordt gevoed, stroomt deze tot aan Nigtevecht tegen zichzelf in.

Sinds de laatste verbreding van het Amsterdam Rijnkanaal, rond 1970, staat de Vecht op zes plaatsen in open verbinding met dat kanaal en wordt het overtollige water via het IJ en het Noordzeekanaal op de Noordzee geloosd.

[1] Bij de baggerwerkzaamheden in het kader van het Restauratieplan Vecht (RPV) zijn hiervan in 2011 resten aangetroffen.

2.11 De Vechtoevers als infrastructuur-drager

Tot diep in de Middeleeuwen was wie zich in onze streken niet over water wilde of kon verplaatsen vooral aangewezen op de hoge, relatief droge oeverwallen. Naarmate deze natuurlijke Vechtdijken werden verhoogd en verstevigd ontstond op beide oevers gaandeweg een stelsel van paden en wegen dat uitgroeide tot een regionaal netwerk.

Al vroeg in de middeleeuwen was de Vecht van grote betekenis voor de handelsbelangen van de stad Utrecht. De ontwikkeling van de infrastructuur op de Vechtdijken hangt dan ook nauw samen met deze handelsbelangen. Eerst voor de stad Utrecht; vanaf de 16^e - 17^e eeuw wordt dat overgenomen door Amsterdam.

Zo ontstaat op de westelijke oever een wegverbinding tussen Utrecht en Amsterdam (de Heerenwagenweg), vooral voor interlokaal rijvervoer, die zich later ontwikkelt tot postweg. Op de oostelijke oever ontstaan jaag- en zandpaden, in samenhang met het transport over water, de trekvaart.

Oostelijke oever

De ontwikkeling op de oostelijke oever valt voor een belangrijk deel samen met die van de trekvaart. De trekvaart, het vanaf een pad over het land (jaagpad) met een lange lijn voorttrekken van een schip, was al bij de Romeinen bekend en al in de middeleeuwen werden langs waterwegen stroken grond vrij gehouden

voor het slepen van schepen. Het voordeel van trekvaart boven varen op het zeil is de onafhankelijkheid van weer en wind waardoor een geregelde vaart mogelijk werd.

Door de toenemende beurt- en turfvaart en de groei van de stad Utrecht nam de scheepvaart op de Vecht toe en daarmee het gebruik van het jaagpad. Al in 1437 had Utrecht tot aan Breukelen een jaagpad laten aanleggen, dat rond 1448 door het graven van de Nieuwe Wetering werd doorgetrokken tot de Angstel. In 1531 werd een 'Maarschalk' aangewezen die moest toezien op het onderhoud van de watergang tussen Utrecht en Amsterdam.

De opkomst van de Gouden Eeuw zorgde voor toenemende scheepvaart op de Vecht. Voor de turfvaart werden steeds vaker paarden gebruikt om te jagen en ook het overige wegverkeer nam toe, waardoor het jaagpad op de oostelijke oever steeds minder voldeed. Omstreeks 1600 besloten de Staten van Utrecht het bestaande jaagpad te verbeteren en ook geschikt te maken voor paarden en karren. Het pad moest daarom tenminste 12 voet (ca. 3,75 m) breed worden en voorzien worden van een dikke laag zand (vandaar zandpad) [1].

Tracé van het Jaagpad

In 1626 besloten de Staten van Holland en van Utrecht dat er een jaag- en zandpad moest komen dat loopt van Utrecht over de rechteroever van de Vecht tot aan de brug van het fort Nieuwersluis en vandaar langs de noordzijde van de Nieuwe Wetering en verder langs de Angstel en de Holendrecht richting Ouderkerk.

Voor de verlenging van het pad naar Weesp en Muiden in het noorden gaven de Staten in 1628 het groene licht om het jaagpad aan te leggen van Nieuwersluis tot aan de Hinderdam. Daarbij werd tevens toestemming gegeven voor twee afsnijdingen van Vechtbochten "*tot vermeydinge van cromten in de Vecht en vercortinge van de vaert ende trekpad*": de Nesservaart als afsnijding van de Nes en de aanleg van de Reevaart (als Nieuwe Vecht). De 'Oude Vechtarm' in Vreeland was al in de 15^e eeuw afgesneden.

Het onderhoud van de jaagpaden viel, door middel van verhoefslagging en het innen van tolgeden, samen met dat van de dijken waarover zij waren aangelegd (zie aldaar) en werd (mede) gefinancierd door de tol die werd geheven.

Westelijke oever

Al in de Middeleeuwen liep op de westelijke oever een doorlopende weg tussen Utrecht en Amsterdam, via Oud Zuilen, Maarsse, Breukelen en Loenen naar Loenersloot tot aan Baambrugge, Abcoude en Ouderkerk. Deze Heerenwagenweg of Heerenweg liep over de rug van de Vechtdijk en was uit klei opgeworpen en werd daarom ook wel Kleiweg genoemd. In 1531 bepaalden de Staten van Utrecht dat de weg een minimale breedte van 2 roeden (ca. 7,5 m) moest hebben. Karren trokken diepe sporen in de klei. Doordat zij eerst verschillende asbreedtes hadden, was de Kleiweg, zeker in natte perioden en in de wintermaanden, nagenoeg onbegaanbaar. Pas in de 17^e eeuw werd de asbreedte gestandaardiseerd, zodat ook de postkoets een geregeld gebruik van de weg kon maken. In 1810 ging de weg deel uitmaken van het internationaal postroutenetwerk Amsterdam-Utrecht-Antwerpen.

Route Impériale No. 2 – Rijksstraatweg – N402

Wanneer Napoleon in oktober 1811, met zijn jonge gemalin Marie-Louise, Amsterdam wil bezoeken en de fortificaties wil inspecteren, is het weer belabberd en zijn de wegen haast onbegaanbaar. Voor zo'n belangrijke missie –en zijn jonge bruid!– was de trekschuit te min. Dus nam hij de karos – en bleef alsmear in de modder steken. Eenmaal aangekomen in Amsterdam bepaalde hij per decreet dat de Kleiweg een Rijksstraatweg zou worden, de Route Impériale No. 2 van Amsterdam naar Parijs, de tweede hoofdweg van zijn Keizerrijk. De aanleg werd voortvarend ter hand genomen [2] en amper twee jaar later, september 1813, was de weg gerealiseerd.

Weer twee maanden later was Napoleon verslagen en zette Willem I als 'soeverein vorst' voet op Nederlandse bodem: de Keizerlijke weg werd een Nederlandse Rijksweg.

Tracé, aanleg en gebruik

Voor het grootste deel werd gebruik gemaakt van het bestaande tracé van de Kleiweg over de Vechtdijk maar sommige bochten werden door kaarsrechte 'coupures' afgesneden, zoals de Amsterdamsestraatweg tussen Maarssen en Utrecht, tussen Nijenrode en de kern van Breukelen en tussen Baambrugge en Abcoude. Bij de aanleg moest de Route Impériale voldoen aan hoge eisen: een verhoogde aarden baan met ruimte voor een 4 m brede verharde strook met gebakken klinkers, aan weerszijde geflankeerd door 2 m brede onverharde stroken, beplanting met bomen en aan de buitenzijde een sloot of greppel.

De nieuwe weg was vooral bestemd voor personen- en postverkeer. Zwaar verkeer was eerst niet toegestaan, dat moest nog gebruik maken van vervoer over water.

Met de opkomst van het spoor nam het verkeer over de Straatweg sterk af, om begin 20^e eeuw met de opkomst van de auto weer sterk toe te nemen. Tot de openstelling van de rijksweg A2, in 1954, bleef de Rijksstraatweg voor het autoverkeer de hoofdverbinding tussen Amsterdam, Utrecht en Parijs.

Met de aanleg van de Rijksstraatweg wordt voor de Vecht en de Vechtstreek een nieuwe fase ingeluid, die bijna een eeuw later (1892) zijn definitieve beslag krijgt met de beslissing af te zien van het oorspronkelijke plan om de Vecht te verbreden en bochten af te snijden, maar om westelijk, op enige afstand van de Vecht het Merwedekanaal aan te leggen, waardoor de Vecht gespaard is gebleven en een Vechtstreek is ontstaan met twee 'snelheden': de 'langzame Vecht', waar de kwaliteiten van de Vecht bewaard zijn gebleven en op enige afstand daarvan de 'snelle Vecht', met de dynamiek van de grote infrastructuur.

[1] Mantel 2002, p 27

[2] Uit het dagboek van Willem de Clercq -
Donderdag 4 juni 1812

Afgelopen zaterdag liep ik al om 7 uur naar de trekschuit en kwam ik al vroeg aan op mijn geliefde Rupelmonde. Daar merkte ik al direct dat men van slag was door onzalige berichten; het treurigste betrof wel de aanleg van de nieuwe weg, waarvoor men een dijk zou moeten verhogen tot meer dan 7½ voet boven het peil van de Vecht. Naast andere bezwaren, zou deze dijk het hele, door de dames zo geliefde zicht vanuit de Tuinkamer belemmeren. Bovendien is de weg voor het huis verbreed. Sloten, bruggen, hekken, mooie bomen, alles dat zich in zijn nieuwe tracé bevindt, moet worden gekapt of gesloopt. Voor de aanleg van deze dijk gebruikt men, tenslotte, links en rechts materialen, zonder zich te bekommeren om klachten van de eigenaar.

2.12 Hollandse Waterlinie

Nu de kans groot is dat de Nieuwe Hollandse Waterlinie in 2019 de status van Werelderfgoed krijgt, liggen er voor Stichtse Vecht kansen om het boeiende verhaal van de Hollandse Waterlinies zichtbaar te maken, hoe de mens van de 'nood' (bodemdaling) een 'deugd' maakte (bescherming van het rijke Holland) om de vijand tegen te houden door het land ten oosten van de Vecht (de inundatievelden) onder water te zetten. En om alle processen en het ingenieuze netwerk van dijken en sluizen en andere waterhuishoudkundige werken die de Waterlinie mogelijk maakten in context te plaatsen en te tonen.

Als hoofdleverancier van water (nodig voor de inundatie) speelt de Vecht in zowel de Oude als de Nieuwe Hollandse Waterlinie een hoofdrol.

De Oude Hollandse Waterlinie liep vanaf Muiden de Vecht stroomop om bij Nieuwersluis naar het westen af te buiten richting Woerden. Door inundaties - en een onverwacht vroeg invallende dooi - voorkwam deze liep de Fransen in de winter van 1672/73 Amsterdam en het rijke Holland konden innemen. Als represaille werden dorpen, buitenplaatsen en kastelen in brand gestoken - tenzij je voldoende betaalde!

De zuidelijke Vechtstreek en Utrecht werden dus niet beschermd door de Oude Hollandse Waterlinie. Het pleidooi om deze gebieden binnen de linie te brengen door deze naar het oosten op te schuiven, viel bij Napoleon in goede aarde: Amsterdam, de derde stad van zijn Rijk, zou zo beter beschermd worden. Uiteindelijk was het koning Willem I die in 1815 besloot tot de aanleg van het hele complex van dijken, sluisen, forten en andere werken, dat pas rond 1870 voltooid was. Als gevolg van de continue ontwikkeling van nieuw geschut en de komst van vliegtuigen moesten voortdurend verbeteringen worden aangebracht, tot aan de mobilisatie in 1939. Uiteindelijk was de linie van Muiden tot Woudrichem 85 km lang en gemiddeld 3 tot 5 km breed. Stichtse Vecht neemt daarin, met een Vechtlengte van 27 km (ca. 32%), een belangrijke plaats in.

Amsterdam, dat bij een oprukkend veldleger als laatste bastion zou dienen, was nog onvoldoende beschermd. Daarom regelde de Vestingwet van 1874 de aanleg van de Stelling van Amsterdam, een 135 km lange verdedigingslinie op 15 tot 20 km van het centrum van de stad. De Stelling, in eerste instantie ook een waterlinie, is van 1880 tot 1914 aangelegd en bevat 45 forten.

De Stelling van Amsterdam (in 1996 op de UNESCO Werelderfgoedlijst geplaatst) valt van Muiden tot Nigtevecht samen met de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

De Vecht was als hoofdwaterkering en als hoofdverdedigingslinie – met als ‘achterland’ eerst de Zuiderzee en de Amstel, later het Merwede-/Amsterdam-Rijnkanaal- verantwoordelijk voor de aanvoer van het water dat nodig was om de inundatievelden onder water te kunnen zetten. Om dat water op de juiste plek en de gewenste diepte te krijgen, de zg. ‘onderwaterhuishouding’, was de linie voor een belangrijk deel afhankelijk van het al bestaande ingenieuze systeem van sluisen, dijken, vaarten, stuwen en gemalen. Omdat de inundatievelden ten oosten van de Vecht liggen, vinden we de (sporen van) inundatiesluizen ook alleen aan die zijde en wel bij de Nedereindse Vaart, de Maarsseveensevaart, de Machinekade, de Kraaienestersluis, de Weersluis, de Mijndensesluis, de sluis in het Oud Over (tussen 164-166), 't Sluisje (Vreeland), 't Hemeltje en (net buiten Stichtse Vecht) de sluis in de Dammerweg.

De Vechtdijken – en de toegangen tot die dijken (de accessen) - waren dus kwetsbaar en werden daarom door forten beschermd. Om de accessen te beschermen liggen de meeste forten op enige afstand van de Vecht, maar drie forten liggen dichtbij of aan de Vecht; het Fort aan de Hinderdam ligt er zelfs gedeeltelijk in. Het Fort bij Nigtevecht (als enige gelegen achter de Waterlinie) beschermt het sluisencomplex tussen de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal. Het Fort Nieuwersluis – waarvan het sluisencomplex in de Vecht deel uitmaakt- beschermt ook de Nieuwe Wetering, de verbinding tussen de Vecht en de Angstel. Door de bouw van de kazerne, thans in gebruik als penitentiare inrichting, is in Nieuwersluis een deel van de vestingwerken niet meer als zodanig te herkennen. De schans die in het Rampjaar als onderdeel van de OHW zo'n belangrijke rol speelde, leeft voort in de naam van de buitenplaats Sterreschans.

Verboden Kringen

Om het schootsveld rond de forten vrij te houden, werden zg. ‘Verboden Kringen’ ingesteld: binnen die kringen mocht niet worden gebouwd, of alleen in hout zodat die huizen in geval van nood konden worden gesloopt of zelfs in brand gestoken. De Vecht ligt binnen de Verboden Kring van de forten de Klop, Nieuwersluis, Nigtevecht, de Hinderdam, Uitermeer, Weesp en Muiden. In o.a. Nieuwersluis herinneren de houten Verboden Kring-huizen langs de Mijndensedijk daaraan.

Inundaties

Met uitzondering van het onder water zetten tijdens de Mobilisatie (1939) van de Keverdijkse Polder en tijdens de eerste oorlogsdagen van de Noorder en Zuider polders tussen Muiden en Muiderberg, is de Nieuwe Hollandse Waterlinie in de Vechtstreek niet gebruikt voor zijn primaire doel: het land beschermen tegen de oprukkende vijand.

Wel zijn tegen het einde van de oorlog als represaillemaatregel zowel de Mijndensesluis, als 't Sluisje in Vreeland door de Duitse troepen opgeblazen, met inundaties tot gevolg

2.13 Vestiging industrie

Tot de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal was de Vecht belangrijk voor de vestiging van industrieën: de oevers als vestigingslocatie en de rivier als transportader. En het Vechtwater voor de bierbrouwerijen en wasserijen. Vanwege de beschikbaarheid van klei in de komgronden en van turf in het achterland (en de Vecht voor de deur voor transport) waren de oevers van de Vecht uitermate geschikt voor het vestigen van steen- en pannembakkerijen. Vanaf de Bemuurde Weerd, vlak buiten Utrecht, tot aan Vreeland hebben vele steen- en pannembakkerijen op de oevers van de Vecht gelegen. Maar al vroeg waren er allerlei andere industrieën, zoals kalkbranderijen, wasserijen en een glasfabriek (bij de Glashut) en, meer in de noordelijke Vechtstreek, bierbrouwerijen en jeneverstokerijen (Weesp) en zoutziederijen en scheepswerven (Muiden), die allen hun afval op de Vecht loosden.

Niet-agrarische activiteiten waren tot aan het einde van de 19^{de} eeuw een uitzondering. In de 19e eeuw zorgden de aanleg van het spoor (1843), maar vooral de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal (1892) voor de vestiging van verschillende industrieën en daaraan gekoppelde bevolkingsgroei, vooral in Maarssen, Breukelen en Weesp. Dat neemt niet weg dat sommige fabrieken zich aan de Vecht vestigden (zoals de jamfabriek Zwaardemaker, die rozebotteljam propageerde om een vitale vent te worden!) of de Verzinkerij Bammens en de Amsterdamse Kininefabriek (ACF) in Maarssen.

In Vreeland vormt de ligging aan de Vecht voor Bernard van Leer nog in 1930 een aantrekkelijke voorwaarde om zich met zijn vatenfabriek (thans Greif bv) te vestigen op de locatie van de vrml. buitenplaats Brugzicht.

Op en in meerdere buitenplaatsen waren industrieën gevestigd. Nog een paar voorbeelden: in het vlak buiten de stad Utrecht gelegen Zijdebalen was de beroemde, op waterkracht aangedreven zijdespinnerij gevestigd; Lammerts van Bueren had zijn zeilmakerij op Herteveld; in het koetshuis van Vreedenhoef, ook Maarsen, zat de Atlas Verenfabriek.

De buitenplaatsen Cromwijck en het aan de overkant van de Vecht gelegen Vecht en Rhijn werden door hun eigenaar naast de steenfabriek gebouwd. Vecht en Rhijn is het enig overgebleven voorbeeld van een steen- en pannembakkerij met landhuis aan de Vecht. De steenfabriek van Cromwijck sloot in de 19^e eeuw; het huis verloor in 1934 zijn dak door brand in de kapok voor de matrassenfabriek. In de jaren zestig was Cromwijck in gebruik bij de FAM Stofzuigerfabriek. De berceau op Stoopendaal's afbeelding van Rupelmonde schijn te zijn aangelegd op de lijnbaan van een touwslagerij. De Glashut langs het Oud Over herinnert aan de glasfabriek op het terrein van Ooster echt. Al lang voordat van Leer vatenfabriek zijn vatenfabriek op Brugzicht vestigde was ooit, ook in Vreeland, op Vreedendorst een koperplaat katoendrukkerij actief.

In 1914 werd op Veldzicht, langs de 's-Gravelandseweg in Weesp, een ijzergieterij gevestigd, in de jaren zestig opgevolgd door Rubatex, een late verwerkende industrie. De zware bodemvervuiling zorgt al jaren voor een patstelling .

Van groot belang voor de ontwikkeling van noordelijke Vechtstreek zijn, behalve de rivier de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal, de aanleg (in 1641) van de Muider- en Naarder trekvaart voor het zandtransport van Muiderberg naar Amsterdam en, in 1874, de aanleg van de Gooilijn (Oosterspoorweg), de spoorlijn van Amsterdam naar Amersfoort en verder naar het Duitse Ruhrgebied . In Weesp, waar tussen 1759 en 1769 het befaamde Weesper porselein werd gemaakt, zorgde de chocoladefabriek Van Houten (vanaf 1850) dat de stad tot grote bloei kwam. De Van Houtenkerk aan de Oude Gracht herinneren er aan dat dit bedrijf meer dan een eeuw zijn stempel op de stad heeft gedrukt.

De vestingstad Muiden had al in de 17^e eeuw een kruitmolen of kruiftabriek, later onder de naam 'De Krijgsman' die vooral een reputatie heeft vele malen, soms met dodelijk gevolg, te zijn ontploft. Dat leidde in 1986 tot sluiting en lange procedures, totdat uiteindelijk in 2017 kon worden begonnen met de realisatie van ca. 1.300 woningen. Door de ligging aan de monding van de Vecht lag Muiden gunstig voor de zoutziederij en zouthandel, die al vanaf rond 1600 voor werkgelegenheid zorgde en uiteindelijk faam verwierf door de familie Bouvy die van 1838 tot de sluiting in 1969 leiding gaf aan de fabriek.

Nog in 1952 wordt Maarsse-Maarsseveen in het Uitbreidingsplan beschreven als 'één der groeiende industriegemeenten van ons land'. Maar inmiddels is de industrie langs de Vecht verdwenen, met uitzondering van de betonfabriek Nigtevecht Beheer bv (Tasseron) en Greif bv. Maar het vuil bleef achter en ondertussen neemt de toeristisch-recreatieve industrie de Vecht in haar bezit.

2.14 Het Restauratieplan Vecht

Door vestiging in de eerste helft van de 20e eeuw van vervuilende industrie en het lozen van het stadswater van Utrecht wordt de Vecht een zwaar vervuilde rivier, een open riool en zo dood als een pier. Daarin wordt verandering gebracht door zuiveringsinstallaties en uiteindelijk het Restauratieplan Vecht, waarbij een groot aantal partijen hebben samengewerkt om de Vecht grondig te saneren en de waterkwaliteit te verbeteren en de Vecht weer gezond te maken en waterplanten en vissen weer terug te krijgen. Onder andere door een enorme baggeroperatie waarbij 2,4 miljoen kubieke meter zwaar vervuild slib is gebaggerd en afgevoerd en de realisatie van een groot aantal natuurvriendelijke oevers.

2.15 Geraadpleegde literatuur

- Berg, Bart O. Van den, Evert Boeve, Dedalo Carasso & Carla S. Oldenburger, *Theekoepels en tuinhuisen in de Vechtstreek en 's-Graveland*, Vechtplassencommissie, 1980
- Blijdenstijn, Roland & Kees Volkers, *Over Historische wegen – varen, rijden en sporen door de provincie Utrecht*, provincie Utrecht, 2018
- Bos, Ingwer, Hendrik Feiken, Frans Bunnink & Jeroen Schokker, *Influence of organics and classic fills on distributary channel processes in the distal Rhine-Meuse delta (The Netherlands)*, *Palaeogeography, Palaeoclimatology, Palaeoecology*, 284, 2009, pp 355-4374
- Clercq, Willen de, *Dagboek van Willem de Clercq 1811-1844*, <http://resources.huygens.knaw.nl/retroboeken/declercq/>
- Clercq, Steven de & Hans van Bommel, *Het raadsel van de dakpanbeschoeiingen in de Vechtstreek*, Jaarb. Niftarlake, 2008, pp 90-99
- Clercq, Steven de & Hans van Bommel, *Hoefslagpalen en een verkenning naar het onderhoud van de Vechtdijk*, Jaarb. Niftarlake, 2008, pp 106-114
- Clercq, Steven de, Juliette Jonker-Duynstee, Jörn Copijn en Luuc van Dam, *Vechtoevers – zien en gezien worden – Hoe houden we onze Vechtoevers mooi?* Vechtplassencommissie, 2011
- Clercq, Steven de, *Land uit water*, Jaarb. Niftarlake, 2014
- Clercq, Steven de & Juliette Jonker-Duynstee, *De Kracht van Stichtse Vecht*, Vechtsnoer, 2018
- Dukes, M.N.G., *Een eeuw geleden: de redding van de Vecht*, 1976
- Donkersloot-de Vrij, Marijke, *De Vechtstreek, Oude kaarten en de geschiedenis van het landschap*, Heureka, Weesp, 1985
- Dooren, Noël van, *Vecht Vademecum*, Vechtplassencommissie, 2002
- Jonker-Duynstee, Juliette, *De Vechtoevers – waterkering & infrastructuurdrager*, manuscript, 2010
- Jonker-Duynstee, Juliette en Anton Cruysheer, *Vreeland, 750 jaar geschiedenis in vogelvlucht*, VechtExclusief, 2015
- Jonker-Duynstee, Juliette & Steven de Clercq, *Gouden Bochten – Amsterdam & de Vechtstreek*, Vechtsnoer, 2015
- Manten, A.A., *Scheepvaart op de Vecht*, Maandblad Oud Utrecht, 1991, pp. 118-130
- Manten, A.A., *De mens zoek zijn weg*, Rijkswaterstaat/HKBreukelen, 2002

3 Beleidskader

3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Binnenvaartpolitiereglement

Het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) bevat de verkeersregels voor de Nederlandse binnenwateren. Zo staan hierin de borden en overige verkeerstekens vermeld, de te voeren verlichting, tekens en geluidssignalen voor vaartuigen, en de voorrangs- en uitwijkregels op het water. Het BPR werd als wet vastgesteld op 26 oktober 1983 en vormt de opvolger van het vaarreglement (1965-1984). Het is op 1 juli 2010 grondig gewijzigd en voor per 1 januari 2016 op op onderdelen voor het laatst herzien.

Het BPR geldt voor iedereen en voor elk vaartuig, zowel voor de beroepsvaart als voor de recreatievaart (inclusief roeiboten en surfplanken). Op grond van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement is het BPR geldig op alle Nederlandse binnenwateren, behalve de Rijn, de Waal en de Lek. Daar geldt het Rijnvaartpolitiereglement. In de grensgebieden op de Westerschelde, kanaal van Gent naar Terneuzen, de Maas in Limburg en de Eems-Dollard gelden specifieke reglementen.

Planspecifiek

In de (beleids)regels van de lagere overheidslagen, zoals de provincie en het waterschap, is qua regelgeving aangesloten bij het hoofdkader dat wordt gevormd door het BPR. De relevante begrippen uit het BPR zijn in dit bestemmingsplan overgenomen.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale Structuurvisie 2013 - 2028

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) is opgesteld om te zorgen voor een blijvend aantrekkelijke provincie. Via haar ruimtelijk beleid draagt de provincie bij aan een kwalitatief hoogwaardige fysieke leefomgeving, waarin het ook in de toekomst plezierig wonen, werken en recreëren is.

De PRS geeft de ruimtelijke ambities weer van de provincie Utrecht. Hierin staat welke doelstellingen de provincie van provinciaal belang acht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort én hoe dit beleid uitgevoerd wordt. Deels loopt deze uitvoering via de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) die tegelijk met de PRS is vastgesteld. De PRS is een structuurvisie onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Op grond van de Wro heeft de PRS alleen een zelfbindende werking. Het is bindend voor de provincie, niet voor andere partijen. De PRV zorgt voor doorwerking van het beleid en is bindend voor de gemeenten.

De Vecht maakt in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie onderdeel uit van de cultuurhistorische hoofdstructuur. De Vecht is gelegen binnen de historische buitenplaatszone en het militair erfgoed. De historische buitenplaatsen vertegenwoordigen bijzondere cultuurhistorische, landschappelijke en natuurwaarden in onze provincie. De historische buitenplaatszones staan tegelijkertijd onder hoge druk, zowel door ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving, als door ontwikkelingen op de buitenplaatsen zelf. Voor de historische buitenplaatszones ziet het provinciaal beleid enerzijds op het veiligstellen en anderzijds het ruimte bieden aan ontwikkelingen. Voor het militair erfgoed van de voormalige waterlinies, Stelling van Amsterdam, Nieuwe Hollandse Waterlinie, Oude Hollandse Waterlinie en Grebbelinie, ligt de opgave vooral op het via gebiedsontwikkelingen behouden en beleefbaar maken van de linies in het landschap.

De ruimtelijke effecten van dit bestemmingsplan zijn in relatie tot de cultuurhistorische aspecten beperkt. Dit is mede ingegeven door het feit dat binnen dit bestemmingsplan de ruimtelijke uitgangspunten van de Provinciale landschapsverordening zijn gevolgd. Daarmee heeft afstemming van de provinciale structuurvisie eigenlijk al plaatsgevonden.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013

De Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) inclusief de eerste en tweede partiële herziening bevat algemene regels die gemeenten in acht moeten nemen bij het opstellen van hun ruimtelijke plannen. In de PRV staan geen regels die direct doorwerken naar de burgers. In de PRV zijn alleen de algemene regels opgenomen, die noodzakelijk zijn voor het waarborgen van de provinciale belangen.

De PRV geeft soms harde ruimtelijke grenzen aan. Soms wordt volstaan met de verplichting om een ruimtelijke keuze voor een bepaald beleidsaspect goed te onderbouwen. Daarnaast bevat de PRV ook regels die voortvloeien uit het Barro.

In de PRV is De Vecht deels gelegen in de recreatiezone, drinkwaterwinningsgebied, landelijk gebied, cultuurhistorisch waardevolle gebieden (buitenplaatszone en militair erfgoed), groene hart, aardkundige waarden, en Natuur Netwerk Nederland. Daarmee zijn nagenoeg alle regels uit de provinciale verordening wel van toepassing op dit bestemmingsplan. Ook hier geldt dat de nauwe afstemming met de Provinciale verordening Natuur en Landschap tot gevolg heeft dat de regels van dit bestemmingsplan in overeenstemming zijn met de Provinciale Verordening.

3.2.3 Verordening Natuur en Landschap provincie Utrecht 2017

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. In deze wet zijn drie oude wetten, te weten de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet geïntegreerd. Deze wet vormt tevens een implementatie van de afspraken uit het Bestuursakkoord natuur. De provincie krijgt met deze wet in belangrijke mate de regie over het natuurbeleid. Verschillende taken en verantwoordelijkheden gaan hiermee over van het Rijk naar de provincie. Op grond hiervan is het noodzakelijk om, bij verordening, voor verschillende onderwerpen nadere regels te stellen. Deels verplicht de wet om deze regels te stellen, bijvoorbeeld betreffende faunabeheereenheden en faunabeheerplannen, deels zijn nadere regels wenselijk om op een efficiënte manier de uit de wet voortvloeiende taken en verantwoordelijkheden uit te kunnen voeren. De onderhavige regeling voorziet hierin. In de toelichting bij de verschillende hoofdstukken wordt nader ingegaan op de achtergrond van deze regels.

De wet regelt niet alleen de bescherming van soorten en gebieden maar biedt ook een handvat om regels te stellen met betrekking tot de bescherming van landschappen. In Utrecht was hiervoor in het najaar van 2016 de Landschapsverordening provincie Utrecht 2016 vastgesteld. Deze verordening ziet mede op de bescherming van natuurwaarden buiten stedelijk gebied. Gelet op het feit dat het deels dezelfde onderwerpen betreft is ervoor gekozen om deze Landschapsverordening integraal op te nemen in hoofdstuk 5 van de Verordening Natuur en Landschap.

Woonschepen

In afdeling A (artikel 5.4.2 t/m 5.4.4) zijn specifieke regels met betrekking tot woonschepen opgenomen.

Planspecifiek (woonschepen)

In onderhavig bestemmingsplan worden de bestaande aanduidingen en regelingen voor woonschepenligplaatsen (bestaande planologische rechten) 1-op-1 overgenomen uit de geldende bestemmingsplannen en is geen sprake van nieuw beleid.

Andere Vaartuigen en voorwerpen

In afdeling B (artikel 5.4.6 t/m 5.4.8) zijn specifieke regels opgenomen met betrekking tot alle vaartuigen en andere voorwerpen die niet als woonschip zijn aan te merken. Het is in principe verboden om dergelijke vaartuigen of drijvende voorwerpen ligplaats te laten nemen, te ankeren, af te meren, of anderszins in, op of vlak boven een water te plaatsen, aanwezig te hebben of te houden.

Het verbod is echter niet van toepassing op plaatsen aangegeven met verkeerstekens E.5 tot en met E.7.1. Dit zijn de blauwe borden die de locaties aangeven waar toestemming is om ligplaats te nemen en/of te ankeren. Als genoemde verkeerstekens niet zijn geplaatst, maar openbare aanlegplaatsen voor het tijdelijk aanleggen van vaartuigen door passanten van overheidswege op een andere wijze zijn aangeduid, dan wordt dat gerespecteerd.

Daarnaast zijn er nog verschillende andere uitzonderingen (artikel 5.4.8) waarop het verbod niet van toepassing is. De belangrijkste worden hierna besproken:

Er wordt in lid 3 een uitzondering gemaakt voor één open vaartuig met een maximale lengtemaat van 7,0 m, zonder stuur- of slaaphut, zonder kajuit en zonder enig andere overdekte verblijfsruimte, afgemeerd bij een erf. Het gaat hier dus ook om overdekkingen, die aan een of meerdere zijden open zijn. Om een opeenhoping van aangemeerde vaartuigen te voorkomen, geldt deze vrijstelling alleen indien er geen andere vaartuigen op dezelfde locatie liggen afgemeerd. Dit wordt uitgedrukt door de nadruk op het woord één.

Door de vrijstelling in lid 5 mag in plaats van de uitzondering in lid 3 ook een ander vaartuig afgemeerd worden, maar alleen tijdens het recreatie seizoen (de periode van 15 maart tot en met 31 oktober) en alleen om het in- of uitpakken, dan wel vaarklaar van dat vaartuig mogelijk te maken. De vrijstelling gaat onder andere niet samen met het gebruik van de vrijstelling uit lid 3 en lid 7.

Het afmeren van vaartuigen, ook bij een horecagelegenheid, valt onder het afmeerverbod. Het is echter niet de bedoeling om het kortstondig afmeren van partyschepen of recreatievaartuigen bij een horecagelegenheid onmogelijk te maken. Het afmeren ten behoeve van het in- en uitstappen bij horecagelegenheden heeft geen zwaarwegende landschappelijke bezwaren. Daarom is deze vrijstellingsbepaling opgenomen. De vrijstelling in lid 6 geldt alleen maar als het een bestemde horecagelegenheid betreft.

Diverse restaurants langs de Vecht hebben een vaartuig (partyschip) afgemeerd bij het restaurant, dat gebruikt wordt bij feesten en partijen. Dit past in het (ook provinciale) streven naar een grote diversiteit aan recreatief-toeristische voorzieningen. Landschappelijk gezien is er geen groot bezwaar tegen het permanent afmeren van een partyschip tot maximaal 25 meter, omdat er een functionele binding is met het gebouw waar het bij hoort (de horecagelegenheid). Het gebruik van deze vrijstelling uit lid 7 sluit het gebruik van de vrijstellingen uit onder andere lid 3 en lid 5 uit.

Planspecifiek (andere vaartuigen en voorwerpen)

Qua maatvoering voor vaartuigen buiten stedelijk gebied wordt aangesloten bij de maatvoering uit de Verordening Natuur en Landschap. Ook het kortstondig afmeren van bezoekers met vaartuigen bij horecagelegenheden wordt gefaciliteerd door het opnemen van de aanduiding 'specifieke vorm van water - bezoekersligplaatsen' op de verbeelding van onderhavig bestemmingsplan.

Steigers

In afdeling C (artikel 5.4.9 t/m 5.4.11) zijn specifieke regels opgenomen met betrekking tot havens en aanlegplaatsen bij andere vaartuigen en voorwerpen. Havens en aanlegplaatsen op bepaalde locaties kunnen de door de verordening beschermde belangen aantasten.

Indien er ruimte is om ontheffing te verlenen, kan door middel van de ontheffingsvoorschriften de inpassing in het landschap worden geregeld. In artikel 5.4.9 worden de voorzieningen die noodzakelijk zijn voor de aanleg van havens en aanleg- en ligplaatsen aan elkaar gekoppeld. Hiermee wordt voorkomen dat bijvoorbeeld een vissteiger of remmingswerk onder het verbod valt. Voorzieningen, die op een bepaalde locatie in het water worden geplaatst of daarin al aanwezig zijn, kunnen ook de door de verordening te beschermen waarden aantasten. Indien op een bepaalde locatie ontheffing van het afmeerverbod voor een bepaald type woonschip of vaartuig aanvaardbaar is dan moet er gelijktijdig de mogelijkheid zijn om onder voorwaarden ontheffing te kunnen verlenen voor de inrichting en het hebben van de aanlegplaats en het maken en hebben van de daarbij behorende voorzieningen. Afhankelijk van de waarden van het gebied kan het treffen van voorzieningen op de oever tot een minimum worden beperkt.

Artikel 5.4.10 maakt het mogelijk om aan een erf een steiger te realiseren. Steigers moeten aan bepaalde afmetingenvoorschriften voldoen om te voorkomen dat zij een te grote inbreuk maken op natuur en landschap. Om te voorkomen dat verschillende overheden voor steigers verschillende afmetingenvoorschriften hanteren, is aansluiting gezocht bij de voorschriften die de meeste water- of vaarwegbeheerders stellen voor de betreffende locatie: 7,2 m².

Planspecifiek (steigers)

In de regels is voor steigers een regeling opgenomen waarbij de maximum maatvoering 6 x 1,2 m bedraagt (7,2 m²), waarbij steigers evenwijdig aan de oever moet worden gebouwd. Omdat de hele Vecht onderdeel uitmaakt van het Natuurnetwerk Nederland (ecologische verbindingszone) is het tevens verboden om verlichte steigers te realiseren.

3.2.4 Natuur Netwerk Nederland

De rivier de Vecht is in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie in zijn geheel aangewezen als ecologische verbindingzone. Ecologische verbindingen zijn een essentieel onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur geheten).

Onder ecologische verbindingen worden gebieden of structuren verstaan die planten en dieren de mogelijkheid bieden zich binnen het landschap te verplaatsen tussen leefgebieden. Verbindingszones zullen, als strategie bij het oplossen van de problematiek van versnippering en isolatie, een positieve invloed uitoefenen op de overleving van populaties en planten- en diersoorten en daarmee bijdragen aan de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van ecosystemen.

Natuur Netwerk Nederland

Het Natuur Netwerk Nederland (hierna: NNN) is een robuust netwerk gevormd door bestaande natuurgebieden, nieuwe nog te realiseren natuurgebieden en verbindingen tussen de natuurgebieden. Enkele blijvend agrarische gebieden maken ook onderdeel uit van het NNN. Dit zijn landbouwgebieden waar agrarisch natuurbeheer wordt ingezet om een bijdrage te leveren aan de biodiversiteit, én aan het functioneren van het NNN.

Het NNN heeft twee doelen:

1. de rijkdom aan soorten - de biodiversiteit - te behouden en te herstellen. Hiervoor is het noodzakelijk dat natuurgebieden worden uitgebreid, verbeterd, en met elkaar worden verbonden in een samenhangend netwerk. Dit netwerk moet functioneren in ruimte en tijd, waardoor planten en dieren een duurzame, robuuste en klimaatbestendige leefomgeving krijgen;
2. ruimte bieden aan de groeiende behoefte aan rust en ruimte, waardoor inwoners en bezoekers de natuur kunnen beleven en het draagvlak voor natuurbeleid gewaarborgd is.

Om een zorgvuldige beoordeling te kunnen maken, zal bij bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen in het NNN een zogenaamd nee, tenzij-onderzoek de effecten van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling op de te beschermen, te ontwikkelen en te behouden factoren moeten specificeren. Het gaat daarbij om de 'wezenlijke waarden en kenmerken' van de bij het gebied behorende natuurdoelen en natuurkwaliteit:

1. de bestaande en potentiële waarden van het ecosysteem waaronder ook begrepen worden de vereiste omgevingsfactoren zoals donkerte, bodem, water en milieu;
2. de robuustheid en de aaneen geslotenheid van het NNN;
3. de aanwezigheid van bijzondere soorten;
4. de verbindingfunctie van het gebied voor soorten en ecosystemen.

Ook moet worden onderzocht of een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het NNN niet leidt tot significante vermindering van de oppervlakte van de (natuur-)gebieden of de samenhang tussen deze gebieden.

Natuurvriendelijke oevers

Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) heeft halverwege de jaren negentig een convenant gesloten met verschillende partijen, die bij het beheer van waterkwaliteit en kwantiteit van de rivier de Vecht betrokken zijn. In dit convenant is een restauratieplan voor de Vecht beschreven.

In het kader van dit restauratieplan zijn sinds 1997 ruim 12 km natuurvriendelijke oevers aangelegd waaronder kraamkamers voor waterplanten. Het doel van deze natuurvriendelijke oevers is de water- en oevervegetatie beter tot ontwikkeling te laten komen hetgeen een positief effect heeft op de waterkwaliteit en op de op water gerichte dieren en insecten waaronder vissen, libellen en waterkevers. De aanleg van meer natuurvriendelijke oevers en de in stand houding ervan blijft een belangrijk uitgangspunt voor de toekomst en hoort een plek te krijgen in het bestemmingsplan.

Een natuurvriendelijke oever wordt als volgt gedefinieerd: Oevers die ten behoeve van de ecologische toestand en (natte) natuurwaarden zijn ingericht met een ondiepe “natte” zone die oever- en waterplanten de kans bieden zich te ontwikkelen.

Het restauratieplan is er onder andere op gericht om ondergedoken waterplanten weer terug te krijgen in het natuurlijke beeld van de rivier. Het doel is dat langs ten minste 15% van de oevers waterplanten groeien. Deze plekken in rivier de Vecht moeten aan drie voorwaarden voldoen namelijk verspreiding van zaden, ontkieming en overleving. De volgende soorten waterplanten zijn in de basis als doelsoorten aangegeven. Het zijn soorten die weinig eisen stellen aan hun milieu en daarom algemeen voorkomen. Deze vier soorten kwamen vroeger veel voor in de Vecht.

- Potamogeton pectinatus (Schedefonteinkruid)
- Callitriche obtusangula (Stomphoekig sterrenkroos)
- Elodea nutallii (Smalbladige waterpest)
- Ceratophyllum demersum (Gedoornd hoornblad)

In Hinderdam zijn inmiddels kraamkamers voor waterplanten gerealiseerd. Een tweede kraamkamer is gewenst en zou in het gesaneerde Slijk (bij Ganzenhoef) kunnen komen te liggen.

De helderheid van het water is, zeker sinds de sanering van de waterbodem, goed. Op sommige plekken kun je al meer dan een meter diep het water in kijken hetgeen een positief effect heeft op de waterplanten. De visstand is nog niet optimaal. Er zitten te veel brasems en karpers en te weinig soorten die horen bij helder plantenrijk water, zoals de zeelt en ruisvoorn.

Waarom is uitbreiding van het areaal aan natuurvriendelijke oevers nodig?

Uit onderzoeken die onder meer in het kader van het Restauratieplan Vecht en de Kaderrichtlijn Water (KRW) zijn uitgevoerd blijkt voor een goede ontwikkeling van de waterkwaliteit en ecologie een samenstel van maatregelen noodzakelijk. Deze maatregelen zijn:

- Verbeteren van de effluentkwaliteit van de rioolwaterzuiveringen die lozen op de Vecht;
- Baggeren van de Vecht inclusief het de waterbodemsanering van 't Slijk;
- Uitbreiding van het areaal aan natuurvriendelijke oevers;
- Streven naar vermindering van het aantal woonboten op de Vecht;
- Beperken van de snelheid van vaartuigen op de Vecht.

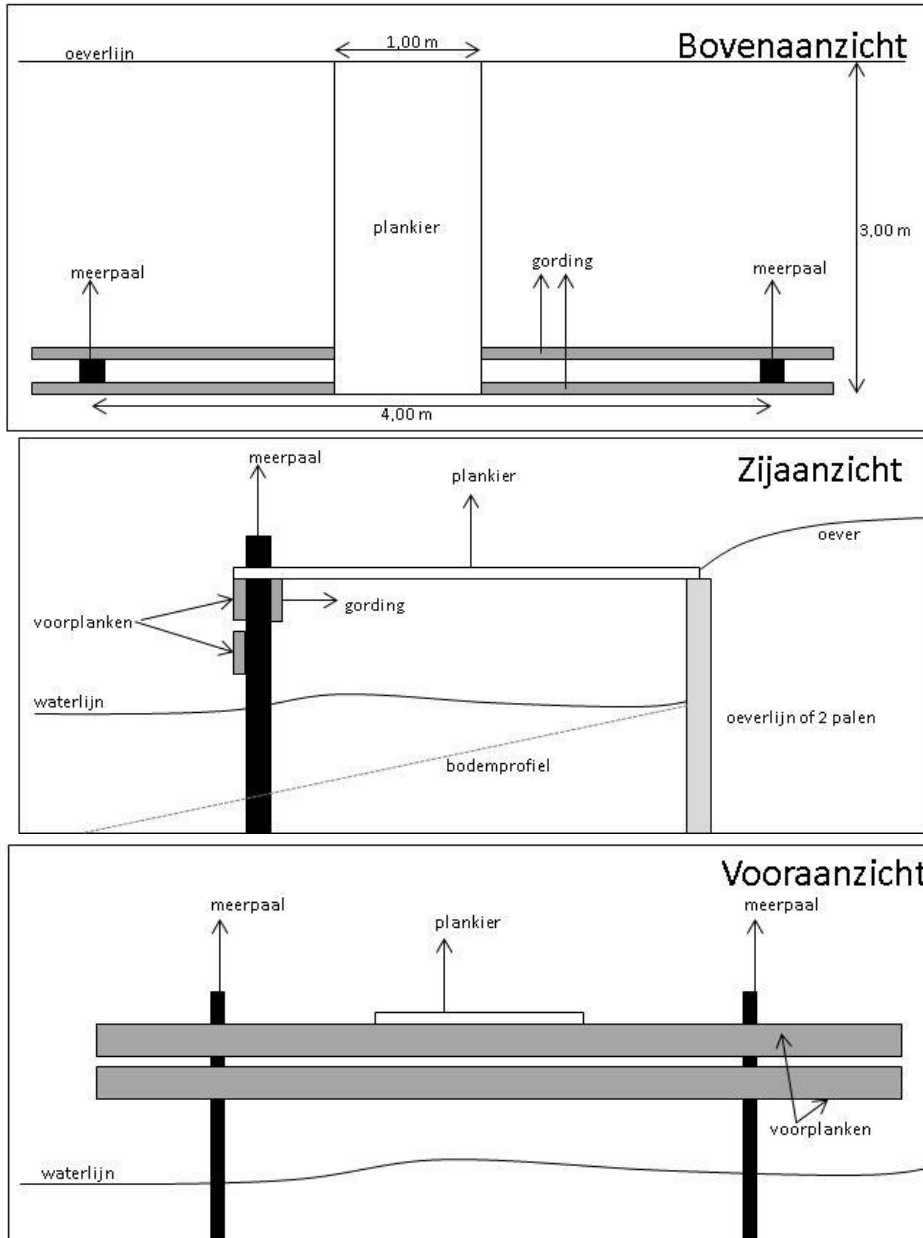
Alle genoemde maatregelen zijn uitgevoerd. De uitbreiding van het areaal natuurvriendelijke oevers is net als alle andere maatregelen een onmisbaar onderdeel van dit samenstel aan maatregelen.

Het realiseren van extra faciliteiten (zoals extra steigers) voor de recreatievaart, waarin dit bestemmingsplan voorziet, leidt tot extra beschaduwen van de voor de ecologie belangrijke “natte” zone met waterplanten en het ondiepe deel van het onderwatertalud. Dit heeft een negatieve invloed op het behalen van de gestelde doelen voor de Vecht. Daarom gelden een aantal regels, namelijk:

1. Er moet compensatie plaatsvinden door uitbreiding van het areaal natuurvriendelijke oevers met een flauw en ondiep onderwatertalud waar waterplanten zich kunnen ontwikkelen.
2. De bouw van natuurvriendelijke steigers waarmee het doorlaten van licht niet onnodig wordt beperkt (zie figuur).
3. Een verbod op het afmeren van een (woon)schip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting binnen de bestaande natuurvriendelijke oeverzones.
4. Het aanbrengen van oeverbeschoeiing is binnen de natuurvriendelijke oeverzones alleen onder strikte voorwaarden toegestaan, namelijk tussen de natte en droge oever ten behoeve van versterking van de wegconstructie en stabiliteit van de dijk.

Belangrijk aandachtspunt is tevens de vaarsnelheid van de recreatievaart. Veel recreanten houden zich niet aan de maximum vaarsnelheid. Hard varen brengt hoge golven met zich mee, die een negatief effect hebben op de oevers en de natuur.

De navolgende afbeeldingen laten zien op welke wijze een natuurvriendelijke steiger kan worden gerealiseerd.



3.3 Waterschapsbeleid

3.3.1 Keur AGV

De taak van het waterschap is om te zorgen voor een veilig en gezond watersysteem. Volgens de Waterwet gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

- Voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste
- Beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen
- Vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening, die van oudsher de Keur heet. De Keur kent 'verboden' en 'geboden' voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. De Keur is een belangrijk instrument voor het waterschap om activiteiten in en rond het watersysteem in goede banen te leiden en te zorgen dat ze geen gevaar op kunnen leveren voor het watersysteem. Dit maakt het mogelijk om het watersysteem en de keringen voor méér te gebruiken dan alleen voor bescherming tegen wateroverlast en het creëren van een ecologisch gezond watersysteem.

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) beschikt over een Keur, een Keurbesluit vrijstellingen, met daarin voorwaarden voor vrijstelling, en de Beleidsregel keurvergunningen, waarin de vergunningsvoorwaarden staan waaraan activiteiten moeten voldoen die niet passen binnen de vrijstellingen uit het Keurbesluit vrijstellingen.

Overgangsbepalingen

In de overgangsbepalingen van de Keur is opgenomen dat voor werken, woonschepen en drijvende inrichtingen in, boven of onder wateren en/of de beschermingszones die aantoonbaar vóór 1 januari 2002 zijn aangebracht of afgemeerd op de betreffende locatie, in strijd met het bepaalde in deze Keur, wordt geacht vergunning te zijn verleend. De enige uitzondering op deze bepaling is wanneer het bestuur van oordeel is dat er een onacceptabele belemmering ontstaat voor het onderhoud of de aan- en afvoer van water, of voor het scheepvaartverkeer, of wanneer het object langs een rode oeverzone ligt.

Planspecifiek (overgangsbepalingen)

De rode oeverzones, die nader zijn afgebakend in het 'Verkeersbesluit Vaarwegen AGV-1 2016' (zie [toelichting paragraaf 3.3.4](#)), zijn overgenomen op de verbeelding en voorzien van de aanduiding 'vrijwaringszone - rode oeverzone'. De meeste van deze rode oeverzones bevinden zich nabij bruggen en sluisen. Ter plaatse is het innemen van ligplaatsen uitgesloten. Uiteraard mag er wel aangelegd worden aan speciaal daarvoor aangebrachte wachtsteigers.

Onderhoudsplichtigen en onderhoudsverplichtingen in oppervlaktewaterlichamen

Dit artikel wijst de onderhoudsplichtigen aan en benoemt hun onderhoudsverplichtingen en begrenst de fysieke omvang van de onderhoudsverplichtingen.

In artikel 2.5 van de Keur staat dat het hoogheemraadschap in principe verantwoordelijk is voor het op diepte houden (baggeren) en het vrijhouden van plantengroei (maaaien) van het stromingsprofiel van primaire wateren. In de praktijk onderhoudt het hoogheemraadschap vaak het gehele 'natte' profiel, voor zover gelegen beneden het hoogste streefpeil, inclusief het natte deel van natuurvriendelijke oevers. Maar niet onder woonschepen en steigers en dergelijke en ook niet in bredere en grotere wateren zoals havenbassins, plassen en vijvers. (Afwijkende) afspraken over het onderhoud van wateren binnen stedelijk gebied tussen gemeente en hoogheemraadschap worden doorgaans vastgelegd in een beheerovereenkomst en kunnen uiteindelijk worden vastgelegd in de legger. Binnen stedelijk gebied zijn de gemeenten verantwoordelijk voor het schoon houden van de openbare ruimte. Daar hoort ook het water bij. Daarom is het verwijderen van vuil uit de primaire (niet particuliere) wateren in stedelijk gebied een taak van de gemeente. Dit geldt ook wanneer met een gemeente is afgesproken dat AGV het

'schouwonderhoud' overneemt. Het schouwonderhoud betreft immers geen dagelijks onderhoud, waaronder het verwijderen van vuil wél valt.

Het onderhoud van het water onder woonschepen en steigers, is een verantwoordelijkheid van de gerechtigde van de ligplaats. De verplichting van de gerechtigde heeft prioriteit boven de verplichting van het hoogheemraadschap: dus bijzonder vóór algemeen. De reden hiervoor is dat de ligplaats in gebruik is bij de gerechtigde daarvan.

In artikel 2.7 is opgenomen dat voor gerechtigden van ligplaatsen van woonschepen en drijvende inrichtingen specifieke onderhoudsverplichtingen gelden voor de ligplaats, waaronder uitdrukkelijk ook het water tussen wal en schip moet worden verstaan. Ook dit artikel bevat een algemene regeling die voor het gehele beheergebied van het hoogheemraadschap geldt.

Planspecifiek (Onderhoudsplichtigen en onderhoudsverplichtingen)

In onderhavig bestemmingsplan zijn geen specifieke bepalingen opgenomen over deze verplichtingen uit de Keur, anders dan dat altijd aan de bepalingen uit de Keur voldaan moet worden.

Verboden handelingen in en nabij waterkerende dijklichamen en oppervlaktewaterlichamen

Het is op basis van artikel 3.1 lid 2 onder andere verboden zonder vergunning van het bestuur in, boven of onder oppervlaktewaterlichamen en de beschermingszones daarvan en in de kernzone en beschermingszones van waterkerende dijklichamen en waterkerende constructies:

- steigers en afmeerpalen aan te brengen, te hebben, te wijzigen of te verwijderen;
- ligplaats te nemen, te meren of te ankeren, met een (woon)schip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting;

Ad 3.1 lid 2 sub i

Redenen voor dit verbod zijn het zo min mogelijk beperken van de doorstroming; en daarnaast water en oevers, en de ruimte onder en achter de steiger, zoveel mogelijk toegankelijk houden voor onderhoud en voor de bestrijding van calamiteiten, ook met behulp van vaartuigen. Het aanbrengen van steigers of afmeerpalen kan ook de waterkering verzwakken. Tenslotte speelt ook de ecologische toestand van water en oever een belangrijke rol. Onderhoud van de steiger wordt niet gezien als een wijziging. Het vervangen van de hele steiger, of een gedeelte dat zich in het water bevindt, zoals een of meerdere palen van de steiger, wordt beschouwd als wijziging. Een uitbreiding van de steiger is altijd een wijziging.

Ad 3.1 lid 2 sub m

Wanneer een schip langs een waterkering is afgemeerd dient onder meer voldoende ruimte tussen het schip en de wal over te blijven voor inspectie en onderhoud van de waterkering of de beschoeiing van de oever om er zeker van te zijn dat de stabiliteit van de achtergelegen waterkering niet in gevaar komt. Ook mogen in het water of langs de oever gelegen zaken niet dusdanig in de waterkering of beschermingszone verankerd zijn dat ze schade aan de waterkering kunnen veroorzaken of de stabiliteit daarvan kunnen aantasten. De doorstroming, de waterbeheersing of het onderhoud van het water mag ook niet gehinderd of geblokkeerd raken door het nemen van ligplaats.

Planspecifiek (Verboden handelingen)

In het Keurbesluit vrijstellingen (zie [toelichting paragraaf 3.3.2](#)) zijn vrijstellingsbepalingen opgenomen voor steigers en afmeerpalen in wateren binnen stedelijk gebied, steigers en afmeerpalen in wateren buiten stedelijk gebied, steigers en afmeerpalen langs groene oeverzones en het ligplaats nemen (meren en ankeren). Daarnaast zijn in de Beleidsregel keurvergunningen (zie [toelichting paragraaf 3.3.3](#)) vergunningsregels opgenomen voor steigers.

3.3.2 Keurbesluit vrijstellingen

Het aanvragen van vergunningen brengt veel administratieve lasten met zich mee voor burgers en bedrijven. Het waterschap wil die lasten zo klein mogelijk maken. In de Keur staat daarom een bepaling, in artikel 3.16, waarmee het dagelijkse bestuur van het waterschap de mogelijkheid krijgt om bepaalde activiteiten vrij te stellen van de vergunningplicht en voor die activiteiten voorwaarden en voorschriften vast te stellen. Het Keurbesluit Vrijstellingen is de uitwerking van dit artikel. Het Keurbesluit heeft alleen betrekking op de verboden in hoofdstuk 3 van de Keur.

In het Keurbesluit heeft het waterschap beschreven onder welke voorwaarden bepaalde activiteiten zijn toegestaan, zonder dat een Keurvergunning nodig is. Dit scheelt administratief werk voor burgers en bedrijven. In veel gevallen geldt wel een meldplicht. Daarmee kan het waterschap inzicht houden in het aantal en de omvang van deze activiteiten.

Voor activiteiten die volgens de Keur verboden zijn en die niet voldoen aan de voorwaarden voor vrijstelling, kunnen initiatiefnemers een vergunning aanvragen bij het waterschap (zie [toelichting paragraaf 3.3.3](#)). Met een vergunning kan het waterschap toestemming verlenen om een activiteit uit te voeren ondanks een algemeen verbod (of: na te laten, ondanks een algemeen gebod).

Steigers en afmeerpalen in wateren in stedelijk gebied

In artikel 5.1 lid 1 van het Keurbesluit is opgenomen dat onder voorwaarden geen watervergunning is vereist voor het maken, hebben, wijzigen en verwijderen van steigers en afmeerpalen in wateren binnen stedelijk gebied. Steigers mogen in principe nooit breder zijn dan 1,2 m, omdat de ruimte onder de steigers bereikbaar moet zijn en blijven voor maai-, bagger- en ander onderhoud, en voor inspectie. Steigers mogen ook niet op meer palen in het water rusten dan nodig is om de constructie te kunnen dragen, en er moet een onderlinge afstand van tenminste 3,0 m zijn. Reden voor deze voorwaarden is het zo min mogelijk beperken van de doorstroming. Daarnaast zijn de voorwaarden bedoeld om water en oevers en de ruimte onder en achter het werk, zoveel mogelijk toegankelijk te houden voor onderhoud en voor de bestrijding van calamiteiten, ook met behulp van vaartuigen. Bovendien beschouwt het waterschap een groter aantal palen als demping.

Ook mogen steigers niet geheel of gedeeltelijk in de vaarstrook of een rode of groene oeverzone liggen en niet geheel of gedeeltelijk in de middenstrook van primaire wateren.

Planspecifiek (steigers en afmeerpalen in stedelijk gebied)

Aangezien de oevers langs het volledige plangebied blijkens de kaart 'KRW-oppervlaktewaterlichaam en Natura 2000-gebieden' aangewezen zijn als groene oeverzone is het niet mogelijk om voor steigers gebruik te maken van deze vrijstellingsbepaling in het plangebied. Afmeerpalen zijn wel mogelijk.

Steigers en afmeerpalen in wateren buiten stedelijk gebied

In artikel 5.1 lid 2 van het Keurbesluit is opgenomen dat onder voorwaarden geen watervergunning vereist is vereist voor het maken, hebben, wijzigen en verwijderen van steigers en afmeerpalen in wateren buiten stedelijk gebied. Buiten stedelijk gebied koppelt AGV het toestaan van steigers en afmeerpalen aan bebouwde oeverpercelen. Door het toestaan van een steiger en/of 2 afmeerpalen per oeverperceel met woonbebouwing, is er een goed evenwicht tussen de wensen van aanwonenden om een afmeermogelijkheid te hebben, en de noodzaak van het openhouden van het water voor de doorstroming en het onderhoud. Binnen stedelijk gebied is vaak sprake van aaneengesloten bebouwing op de kant, zodat de voor het watersysteem gewenste beperking van steigers en afmeerpalen niet gekoppeld kan worden aan bebouwde oeverpercelen.

Indien de beoogde steiger in afwijking van lid 1 toch in een groene oeverzone ligt, mag (op basis van artikel 5.1 lid 2 sub d derde bullit) gebruik worden gemaakt van een open type steiger zoals aangegeven in bijlage 1 van het Keurbesluit vrijstellingen.

Planspecifiek (steigers en afmeerpalen buiten stedelijk gebied)

Vanwege de bepaling in lid 2 sub d van het Keurbesluit is er buiten stedelijk gebied wel de mogelijkheid om onder voorwaarden langs groene oeverzones steigers te kunnen realiseren. Tevens is geen watervergunning vereist voor het hebben en verwijderen van steigers en afmeerpalen in wateren langs groene oeverzones, voor zover:

- a. de steigers of afmeerpalen tussen 9 maart 2006 en 1 december 2011 zijn aangebracht in overeenstemming met de destijds geldende regelgeving; en
- b. de steigers of afmeerpalen aan een oever zijn gelegen die op grond van de Oeverzoneringskaarten, vastgesteld door het Algemeen Bestuur van AGV op 9 maart 2006, als bruine oever werd aangemerkt.

Ligplaats nemen (meren en ankeren) algemeen

In artikel 5.2 lid 1 van het Keurbesluit is opgenomen dat geen watervergunning is vereist voor het ligplaats nemen in wateren met een (woon)schip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting, voor zover:

- het (woon)schip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting niet geheel of gedeeltelijk in de middenstrook van primaire wateren ligt; en,
- er minimaal 0,3 m afstand is tussen de onderkant van het (woon)schip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting en de waterbodem; en,
- dit gebeurt met gebruikmaking van een krachtens de Keur toegestane afmeervoorziening, indien men wenst af te meren in een groene oeverzone; en
- de bij het ligplaats nemen aan te brengen loopplanken gezamenlijk een aaneengesloten breedte van maximaal 2,0 m hebben.

Ligplaats nemen (meren en ankeren) buiten stedelijk gebied

Voor het ligplaats nemen buiten stedelijk gebied is nog een nadere uitleg opgenomen in artikel 5.2 lid 2 van het Keurbesluit. In dit lid staat aanvullend op lid 1 dat geen watervergunning is vereist voor het ligplaats nemen in wateren buiten stedelijk gebied, met dien verstande dat:

- slechts sprake is van 1 drijvende inrichting per oeverperceel met woonbebouwing óf per woonschip; en daarbij
- slechts sprake is van óf 1 schip, eventueel inclusief daarbij behorende boatsaver), óf 1 drijvend voorwerp per oeverperceel met woonbebouwing of per woonschip; en
- niet geheel of gedeeltelijk in het leggerprofiel van primaire wateren wordt afgemeerd; en
- de drijvende inrichting en het drijvende voorwerp elk afzonderlijk niet meer dan 6,0 m lang en 1,2 m breed zijn.

De beperking van maximaal één drijvende inrichting, plus één schip of drijvend voorwerp per oeverperceel geldt niet wanneer er langs het betreffende oeverperceel (legaal) meerdere woonschepen liggen. In dat geval mag langs ieder woonschip zonder vergunning één drijvende inrichting, plus één schip of drijvend voorwerp zoals een onderhoudsvlonder of terras, afgemeerd liggen. Het voorwerp of de inrichting mag niet groter zijn dan 6,0 m bij 1,2 m.

In artikel 5.2 lid 3 is opgenomen dat geen watervergunning is vereist voor het ligplaats nemen in wateren buiten stedelijk gebied, voor zover wordt voldaan aan de vereisten van lid 1 van dit artikel en de ligplaats zich bevindt binnen een jachthaven of een openbare aanlegplaats. Openbare aanlegplaatsen zijn aanlegplaatsen die door of in opdracht van de bevoegde autoriteit zijn aangelegd en die op grond van de scheepvaartverkeersregelgeving als zodanig zijn aangewezen.

Artikel 5.2 is niet van toepassing op het ligplaats nemen met schepen en drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen langs onbeschoeide oevers van waterkerende dijklichamen.

Planspecifiek (ligplaats nemen)

Het is onder voorwaarden mogelijk om vrijstelling te krijgen om ligplaats te nemen: het vaartuig moet in ieder geval niet geheel of gedeeltelijk in de middenstrook van primaire wateren liggen. Tevens moet het ligplaats nemen in het plangebied gebeuren met gebruikmaking van een krachtens de Keur toegestane afmeervoorziening, omdat langs de hele oever van de Vecht sprake is van een groene oeverzone.

Indien sprake is van openbare passantenligplaatsen buiten stedelijk gebied is geen watervergunning vereist op basis van de keur.

3.3.3 Beleidsregel keurvergunningen

Het waterschap beoordeelt de vergunningaanvraag en bepaalt de vergunningsvoorwaarden met behulp van de Beleidsregels Keurvergunningen. Bij de afweging is het uitgangspunt dat het beschermingsniveau niet in gevaar mag komen door de activiteit. Veiligheid gaat altijd voor. Soms zijn activiteiten niet direct schadelijk voor het watersysteem, maar wel hinderlijk voor bijvoorbeeld het onderhoud. In die gevallen wil AGV het maatschappelijk belang van de activiteit meewegen bij de beslissing om al dan niet een vergunning te verlenen. Een aantal beleidsregels bevat daarom de voorwaarde dat 'de aanvrager moet aantonen dat de activiteit een maatschappelijk belang dient', vaak in combinatie met 'dat er geen acceptabele alternatieven zijn'. Bij een vergunning levert AGV voorschriften over de manier waarop de aanvrager de activiteit moet uitvoeren.

Beleidsregels voor werken in en nabij wateren

Beleidsregel 1: algemene voorwaarden voor werken in of nabij wateren

Het bestuur kan onder voorwaarden vergunning verlenen voor de aanleg van (kunst)werken in wateren. De belangrijkste algemene voorwaarden die relevant zijn voor het plangebied zijn:

- de vaarfunctie mag niet worden gehinderd;
- de schade aan de ecologische waarde door de aanleg van kunstwerken in een groene oeverzone wordt volledig gecompenseerd waarbij:
 1. de verminderde oeverlengte wordt hersteld tot de oorspronkelijke oeverlengte;
 2. de vorm van de nieuw aan te leggen oever is minimaal gelijk aan de oorspronkelijke oever;
 3. de compensatie vindt plaats in hetzelfde oppervlaktewaterlichaam.
- bij de aanleg van kunstwerken in een groene oeverzone geeft de aanvrager een overzicht van de huidige begroeiing;
- de aanvrager toont aan dat de stabiliteit van oever en bodem in stand blijft;
- indien het werk geplaatst wordt in of binnen een afstand van 75 m van een bocht van wateren dan toont de aanvrager aan dat het werk buiten de bochtverbreding geplaatst wordt. De aanvrager berekent de bochtverbreding zoals gedefinieerd in Richtlijnen Vaarwegen (RVW,2005) en

Beleidsregel 5: steigers

Beleidsregel 5 bevat voorwaarden voor de aanleg of het wijzigen van steigers.

Planspecifiek (beleidsregels voor werken in en nabij wateren)

Voor 'normale' toepassingen hebben steigers meestal geen vergunning nodig als ze voldoen aan de voorwaarden voor vrijstelling (Keurbesluit). Soms voldoen ze niet aan die voorwaarden, bijvoorbeeld als een aanvrager een grotere steiger wil aanleggen bij een appartementencomplex of vanwege toegankelijkheid voor rolstoelen. Dit zijn voorbeelden van uitzonderlijke situaties. Een steiger mag uiteraard geen belemmering vormen voor de doorstroming. De aanvrager moet dan ook onderhoud uitvoeren onder de steiger om te zorgen dat de bodem daar niet dichtgroeit of slibt.

Steigers zijn niet overal toegestaan. In de zogenaamde 'rode oeverzones' en in de middenstrook of vaarstrook mogen steigers niet worden geplaatst, omdat ze daar hinder opleveren voor het vaarverkeer. Datzelfde geldt ook voor steigers in groene oeverzones. Dit zijn oevers met een natuurfunctie (vanuit

Natura 2000 of Europese Kaderrichtlijn Water). Een steiger is hier niet wenselijk, maar soms mogelijk met afdoende compenserende maatregelen, zoals beschreven bij beleidsregel 1.

Steigers moeten bovendien 25 m afstand houden van bemalingsobjecten (en bij bepaalde typen wateren zelfs 50 m). Dit is nodig omdat schepen die afmeren bij de steiger hinder kunnen veroorzaken voor de bemaling als ze er te dicht bij liggen. Ook moeten steigers minstens 3,0 m uit elkaar liggen, omdat het onderhoud van de watergang anders lastig wordt.

Een steiger buiten stedelijk gebied kan alleen vergund worden als deze gelegen is aan een bebouwd oeverperceel. Percelen die van het water gescheiden worden door een openbare weg zijn geen oeverpercelen. Het vereiste van een bebouwd oeverperceel geldt niet wanneer sprake is van maatschappelijk belang, omdat anders sprake zou zijn van tegenstrijdige vereisten.

3.3.4 Verkeersbesluit Vaarwegen AGV-1 2016

Het dagelijks bestuur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht heeft voor (gedeelten van) de vaarwegen, waarvoor het door de provincie als nautisch beheerder is aangewezen, een algemene regeling getroffen voor het nemen van ligplaats als ook het vastleggen van de maximaal toegestane afmetingen van vaartuigen. Dit verkeersbesluit dient ter bescherming van:

- a. de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer
- b. de instandhouding van scheepvaartwegen en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- c. het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen, of werken gelegen in of over scheepvaartwegen
- d. schade door het scheepvaartverkeer aan de landschappelijke of natuurwetenschappelijke waarden van een gebied waarin scheepvaartwegen zijn gelegen.

In Verkeersbesluit AGV-1 staat per water of delen ervan

- de breedte van de minimaal vrij te houden vaarstrook;
- de maximale diepgang, lengte en breedte van schepen;
- de ligging van de oevers waarlangs het verboden is om zonder vergunning ligplaats te nemen, te meren of te ankeren met een schip, drijvend voorwerp of een drijvende inrichting.

Breedte vaarstrook

Voor de meeste wateren is gekozen voor een krap profiel als uitgangspunt voor de breedte van de vaarstrook. (zie Richtlijnen Vaarwegen 2011, RWS). Zo is er ruimte genoeg voor de beroepsvaart en recreatievaart. Voor de situatie in Vreeland is gekozen voor het formaliseren van de praktijksituatie. De Vecht is ter plekke zo smal dat maatgevende schepen (beroepsvaart) elkaar niet kunnen passeren. Hier is voor een kort traject een enkelstrooks profiel gekozen. Bij het bepalen van de vrij te houden vaarstrook wordt uitgegaan van de as van de watergang tenzij anders bepaald.

Voor de rivier de Vecht in de gemeente Stichtse Vecht geldt van noord naar zuid gezien de volgende minimaal vrij te houden vaarstrook:

Naam vaarweg	Minimaal vrij te houden vaarstrook (m)
Vecht (Muiden - Sluis 't Hemeltje)	21,0
Vecht (Sluis 't Hemeltje - Mijndense Sluis, uitgezonderd Vecht bij Vreeland)	17,0
Vecht bij Vreeland (Korenmolen De Ruiter - Van Leerbrug)	13,0
Vecht (Mijndense Sluis - Weerdsuis)	17,0
Kunstwerk Vechtsluis bij Maarssen (verbinding met Amsterdam Rijnkanaal)	6,5

Ligplaats nemen

Artikel 2 betreft een nadere invulling van artikel 7.02 uit het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Het is verboden zonder ontheffing van het dagelijks bestuur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht ligplaats te nemen, te meren of te ankeren met een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting:

- meer dan 6,0 m uit de waterkant van vaarwegen of (lid 1);
- binnen de vaarstrook of een gedeelte daarvan (lid 2);
- langs de op de kaart aangegeven rode oeverzones (lid 3).

De wachtligplaatsen bij bruggen en sluizen kunnen in of nabij een rode oeverzone liggen. Uiteraard is het toegestaan om daar voor een korte periode ligplaats te nemen of te meren om te wachten tot de eerst volgende brug- of sluisbediening.

De ligging van de rode oeverzones is aangegeven op de kaart. Bij deze oevers bestaan nautische bezwaren tegen het ligplaats nemen, meren of ankeren. Dit kan zijn omdat het bijvoorbeeld een onoverzichtelijke situatie bij een bocht en bij bruggen en sluizen (engten) is.

De lengte van de rode zones bij engten is gelijk aan twee keer de maximale lengte van de schepen voor dit deel van de vaarweg. Hiermee geeft het hoogheemraadschap een nadere invulling aan de genoemde engten bij bruggen en sluizen zoals aangegeven in het Binnenvaartpolitiereglement. Daar waar de rode lijn 'in het water' is getekend mag er ligplaats genomen worden tussen de rode lijn en de dichtstbijzijnde oever.

Bij een aantal bruggen en sluizen ontbreken plaatselijk enkele rode oeverzones. Hier zijn ondanks de nabijheid van een enge nautisch gezien toch ligplaatsen mogelijk.

Ontheffingsmogelijkheden

Ontheffing van het verbod om af te meren buiten 6,0 m (lid 1) uit de oever en ligplaats nemen langs rode zones (lid 3) is mogelijk. Van het verbod om binnen de vaarstrook of een gedeelte daarvan ligplaats te nemen, te meren of te ankeren in (lid 2) kan slechts ontheffing worden verleend voor tijdelijke activiteiten (zie [toelichting paragraaf 3.3.5](#)).

Planspecifiek

De rode oeverzones zijn in het bestemmingsplan overgenomen en ter plaatse is het verboden om ligplaats te nemen. De breedte van de vaarstrook is eveneens in de regels van het bestemmingsplan overgenomen.

3.3.5 Beleidsregel voor nautische vergunningen

Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is op een aantal wateren aangewezen als nautisch beheerder. Het nautisch beheer betreft de zorg voor veilig en vlot scheepvaartverkeer. Deze werkzaamheden betreffen onder meer:

- Het zorgen voor voldoende brede vaarstroken,
- Het beoordelen van de veilige afmetingen (diepte, breedte en lengte) van schepen ten opzichte van het te bevaren water,
- Het controleren van het gebruik van openbare aanlegplaatsen,
- Het zorgen voor markeringen, betonningen e.d.
- Het beperken van de schade aan oevers en waterkeringen door scheepvaart en
- Het beperken van de schade aan landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden door scheepvaart

Ter regulering van bovenstaande gelden er regels, die zijn vastgelegd in het Binnenvaartpolitiereglement en de Verkeersbesluiten. Van de verboden in de Verkeersbesluiten en een aantal verboden uit het BPR

kan ontheffing worden verleend. Voor de beoordeling hiervan zijn in deze beleidsregel vergunningsvoorwaarden opgesteld.

Voordat een vergunning verleend kan worden, moet in ieder geval aan de volgende algemene voorwaarden (= beleidsregel 1) voldaan worden:

- a. de aanvrager toont desgevraagd aan dat de te vergunnen handeling het scheepvaartverkeer niet onnodig ophoudt en
- b. de aanvrager toont desgevraagd aan dat het scheepvaartverkeer niet in gevaar wordt gebracht en
- c. de aanvrager toont desgevraagd aan dat er geen schade wordt veroorzaakt aan de oevers, waterkeringen of werken gelegen in of over de vaarweg en
- d. de aanvrager toont desgevraagd aan dat geen schade wordt veroorzaakt aan de natuurwetenschappelijke waarden van het gebied waarin de vaarweg ligt.

Beleidsregel ligplaats nemen

Deze beleidsregel vormt het afwegingskader om toestemming te kunnen geven voor ligplaats nemen, meren of ankeren met een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting. Deze beleidsregels zijn van toepassing op vergunningsaanvragen die betrekking hebben op het verbodsartikel 2 uit het Verkeersbesluit AGV-1.

Beleidsregel 3

In deze beleidsregel zijn vergunningsvoorwaarden opgenomen voor het ligplaats nemen, meren of ankeren van schepen, drijvende inrichtingen en voorwerpen in de vaarstrook of langs rode oeverzones:

- a. Het bestuur kan onder de volgende voorwaarden vergunning verlenen voor tijdelijk ligplaats nemen, meren of ankeren van schepen, drijvende inrichtingen en voorwerpen:
 1. De aanvrager voldoet aan beleidsregel 1 en
 2. de aanvrager toont desgevraagd aan dat het ligplaats nemen, meren of ankeren ter plaatse noodzakelijk is en
 3. de tijdelijke ligplaats, het meren of ankeren wordt niet langer gebruikt dan nodig met een maximum van 6 maanden per jaar en
 4. de afmetingen van het schip, de drijvende inrichting en/of het voorwerp zijn niet groter dan strikt noodzakelijk en
 5. De tijdelijke ligplaats is nodig voor onderhoud aan werken of wateren.
- b. Het bestuur kan onder de volgende voorwaarden vergunning verlenen voor ligplaats nemen, meren of ankeren van schepen, drijvende inrichtingen en voorwerpen:
 1. de aanvrager voldoet aan beleidsregel 1 en
 2. de schepen, drijvende inrichtingen en voorwerpen liggen niet (gedeeltelijk) in de vrij te houden vaarstrook en
 3. de schepen, drijvende inrichtingen of voorwerpen liggen parallel aan de lenterichting van de vaarstrook en
 4. in het geval er sprake is van een remmingwerk dan wordt er ligplaats genomen tussen het werk en de dichtstbijzijnde oever en
 5. indien er sprake is van een brug met zijdoorgangen wordt er ligplaats genomen buiten een strook met een breedte gelijk aan de zijdoorgang en een lengte van 20,0 m vanaf de buitenzijde van het landhoofd aan weerszijde van de brug. De richting van deze strook is gelijk aan die van de vaarstrook.

Beleidsregel 4

In deze beleidsregel zijn vergunningsvoorwaarden opgenomen voor het ligplaats nemen, meren of ankeren meer dan 6,0 m uit de waterkant:

- De aanvrager voldoet aan beleidsregel 1 en
- De aanvrager toont desgevraagd aan dat het ligplaats nemen, meren of ankeren ter plaatse noodzakelijk is.

De regels voor ligplaats nemen, meren en ankeren uit het Verkeersbesluit AGV-1 zijn strikt. De breedte van de vaarstrook is afgestemd op het gebruik van de wateren door beroeps- en recreatievaart. De rode oevers zijn aangegeven op die plaatsen waar ligplaats nemen, meren en ankeren een potentieel probleem veroorzaakt voor vlot en vooral veilig scheepvaartverkeer bij smalle doorgangen zoals bij bruggen en sluisen. De aangelegde wachtligplaatsen kunnen uiteraard wel gebruikt worden om ligplaats te nemen, meren of ankeren om te wachten tot de eerstvolgende brug of sluisbediening.

Naast deze wachtligplaatsen zijn er onder de genoemde voorwaarden tijdelijke en permanente ligplaatsen mogelijk. Het vaartuig moet in de lengterichting afgemeerd worden omdat bij haakse ligging te veel vaarmanoeuvres nodig zijn. Dit verstoort het andere vaarverkeer bij het passeren van een brug of sluis.

Achter een remmingwerk achten het waterschap het mogelijk om veilig een ligplaats te nemen, aangezien het overige vaarverkeer geen gebruik maakt van dit deel van de vaarweg. De zijdoorgangen van een beweegbare brug worden gebruikt door de pleziervaart. Door deze zijdoorgangen bevaarbaar te houden, blijft het aantal brugopeningen beperkt. Wanneer ligplaats genomen wordt vlak voor of in de nabijheid van de zijdoorgang neemt de veiligheid af.

Planspecifiek

De rode oeverzones zijn in het bestemmingsplan overgenomen en ter plaatse is het verboden om ligplaats te nemen. De breedte van de vaarstrook volgt uit de tabel in [toelichting paragraaf 3.3.4](#).

3.3.6 Verkeersbesluit openbare aanlegvoorzieningen regio Vecht

Het Verkeersbesluit openbare aanlegvoorzieningen regio Vecht is per 9 februari 2009 gewijzigd in werking getreden. Naast een aantal correcties is er tevens een verbod opgenomen om binnen 72 uur na vertrek van een 3 x 24 uur zone (passantenligplaats genoemd in dit bestemmingsplan), opnieuw op diezelfde afmeervoorziening af te meren.

Op navolgende afbeelding is de kaart behorende bij het verkeersbesluit weergegeven. Het betreft aanlegplaatsen, wachtplaatsen, aftuigplaatsen en plaatsen voor kano's die door middel van verkeerstekens zijn aangegeven opdat daar tijdelijk kan worden afgemeerd voor recreatieve doeleinden danwel ten behoeve van brug- of sluisbediening. In het kader van voorliggend bestemmingsplan zijn alleen de aanlegplaatsen (3 x 24 uur passenligplaatsen) relevant.



- ↕ Aanlegplaats
- ↖ Kano
- ↗ Wachtplaats
- ↘ Aftuigplaats

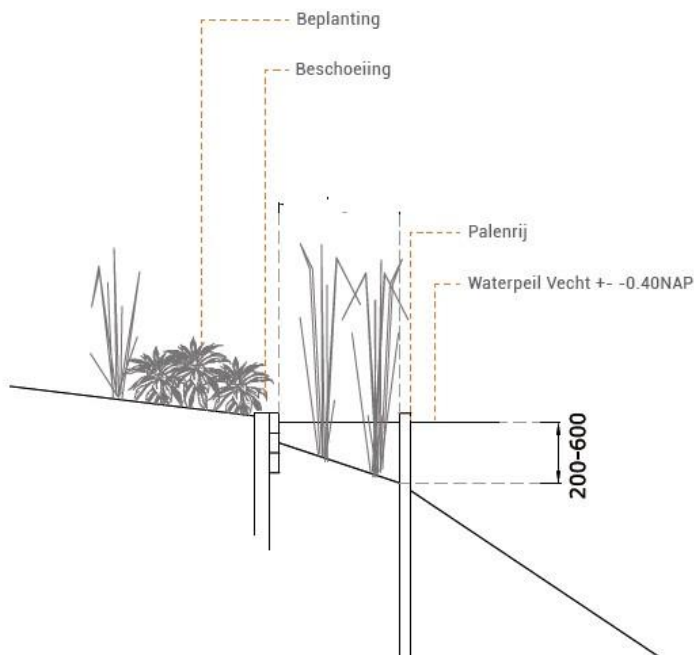
3.3.7 Natuurvriendelijke steigers

Het waterschap doet graag een beroep op particulieren die een steiger realiseren om deze steiger zo natuurvriendelijk mogelijk te maken. Hiervoor is een ontwerpprincipie opgesteld als handreiking. Omdat een steiger en schip de oever beschaduen is daar geen groei van waterplanten mogelijk. Met het ontwerp van een steiger kan daarmee rekening gehouden worden. Dat kan door het oppervlak van een steiger zoveel mogelijk te beperken en door enige ruimte te laten tussen de steigerplanken.

Verder kan de negatieve invloed van de beschaduwing gecompenseerd worden door waterplanten te laten groeien. Dit kan door een palenrij te slaan in het verlengde van de steiger. Een palenrij die vanaf de hoek van de steiger schuin aflopend (of met een bocht) richting de oever gaat. Met hier en daar in de palenrij openingen om vissen en amfibieën door te laten. Door in de zone tussen deze palenrij en de oever de bodem met klei te verondiepen ontstaat een ondiepe zone met een diepte tussen de 0,2 en 0,6 meter. In deze verondiepte zone kunnen waterplanten groeien. Waterplanten hebben een positief effect op de ontwikkeling van de ecologie van de Vecht.

Binnen de gebieden met de dubbel bestemming Waarde - Ecologie is een regeling van nadere eisen opgenomen. Hiermee wordt het mogelijk voor het college nadere eisen te stellen aan de vergunning. Hiermee kan 'afgedwongen' worden dat steigers conform dit principe worden gerealiseerd.

Hieronder is dit principe in een tekening weergegeven.



In paragraaf 5.4 wordt nader ingegaan op de ecologische aspecten van het plangebied.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Ligplaatsensvisie Stichtse Vecht: Goed geregeld, blijvend genieten

De Vecht vormt een uniek cultuurhistorisch en natuurlijk lint. Daarvan willen veel mensen genieten op en aan het water. Dat past bij de ambities van de gemeente Stichtse Vecht die graag haar kwaliteiten wil delen met bewoners en bezoekers. Maar om dat te kunnen blijven doen is een eenduidig beleid noodzakelijk, dat mogelijkheden creëert waar dat kan en wildgroei voorkomt waar dat moet. Er komen daarmee niet meer ligplaatsen en boten, het wordt vooral beter.

Het college van burgemeester en wethouders heeft daarom op 22 februari 2016 de concept ligplaatsensvisie vastgesteld. Het ligplaatsenbeleid heeft een aantal doelstellingen:

- a. De gemeente wil meer toeristen via het water naar haar dorpen en voorzieningen trekken en de verblijfstijd van deze toeristen verlengen. Zij wil inzetten op passend kwaliteitstoerisme. Daardoor zullen de bestedingen van de toeristen stijgen en neemt het draagvlak voor lokale voorzieningen toe.
- b. De gemeente wil het karakter van de Vecht beschermen en versterken door het duurzaam te gebruiken en beter te organiseren.
- c. De gemeente wil meer initiatieven kunnen accommoderen waarbij met kleine groepen over de Vecht gevaren wordt. Daarbij wordt gestreefd naar een gevarieerd en passend aanbod voor verschillende doelgroepen. Hiermee worden kansen geboden aan bedrijven en worden bestedingen gestimuleerd
- d. De gemeente Stichtse Vecht wil bewoners op enkele locaties waar mogelijk een passende ligplaats bieden in de eigen woonomgeving, zodat de bewoners nog meer dan nu profiteren van de ligging aan de rivier de Vecht.
- e. De gemeente wil duidelijkheid scheppen voor bewoners en ondernemers en belangengroepen over welke soorten ligplaatsen waar al dan niet gewenst zijn, om daarmee misverstanden en eventuele ongewenst gebruik te kunnen handhaven.
- f. De gemeente wil een eenduidig beleid vastleggen voor haar gehele grondgebied, dit afstemmen met de waterwegbeheerders en dit vertalen in alle relevante juridische documenten.

De ligplaatsensvisie beperkt zich tot de ligplaatsen binnen de gemeente Stichtse Vecht, op of direct aan de rivier de Vecht. De havens aan de Scheendijk en aan de oostzijde van Loenen vormen belangrijke watersportconcentraties maar zijn sterk gerelateerd aan de Loosdrechtse Plassen en vrijwel allemaal gelegen in jachthavens. Ligplaatsen voor woonschepen en historische schepen kennen een geheel eigen beleid en zijn verankerd in bestemmingsplannen als specifieke gebruiksvorm. Deze vallen buiten de scope van de ligplaatsensvisie.

Ten behoeve de ligplaatsensvisie is een inventarisatie gemaakt van bestaand gebruik, bestaande voorzieningen, mogelijkheden en beperkingen. Doel van de inventarisatie is om een algemeen beeld te schetsen van de situatie qua ligplaatsen op de Vecht. Het beleid kent de volgende soorten ligplaatsen:

- Bewonersligplaatsen buiten bebouwde kom;
- Bewonersligplaatsen binnen bebouwde kom;
- Kadeligplaatsen (voor bewoners);
- Passantenligplaatsen met oeververbinding/ zonder oeververbinding;
- Bezoekersligplaatsen bij horeca, attracties (o.a. streekproducten) of verblijfsaccommodaties;
- Halteligplaatsen passagiersvaartschepen;
- Opstapligplaatsen passagiersvaartschepen;
- Vaste ligplaatsen passagiersvaartschepen;

Het ligplaatsenbeleid beoogt een optimalisatie van het gebruik van de Vecht voor bewoners en bezoekers. Het moet ruimte scheppen voor passende initiatieven van de passagiersvaart en ruimte laten voor bezoekers per boot voor een dagtocht of meerdaags verblijf. Het ligplaatsenbeleid moet bewoners waar

mogelijk de ruimte geven met een eigen ligplaats gebruik te maken van de rivier om daarmee het woonklimaat te versterken. Een heldere regeling moet ruimte scheppen voor initiatieven en het bestaand gebruik organiseren. Dit alles binnen de randvoorwaarden die nautische veiligheid, waterkwaliteit, landschap, cultuurhistorie, leefbaarheid en natuur hieraan stellen. Waar mogelijk worden investeringen en aanpassingen gecombineerd met oeverwerken en onderhoud. De verdeling van verantwoordelijkheid is helder. De overheid verzorgt de openbare gebieden en bedrijven en particulieren zijn zelf verantwoordelijk voor instandhouding en bruikbaarheid van door hen aangebrachte voorzieningen.

Planspecifiek

De ligplaatsensvisie en de bijbehorende inventarisatie vanaf het water van het bestaand gebruik dient mede als basis voor onderhavig bestemmingsplan dat de juridische verankering vormt van ligplaatsen voor niet-woonschepen. Woonschepenligplaatsen, jachthavens en historische schepen maken geen onderdeel van het nieuwe ligplaatsenbeleid. Omdat echter de hele loop van de rivier de Vecht in de gemeente Stichtse Vecht tot het plangebied behoort, zijn de geldende planologische rechten voor eventueel aanwezige woonschepenligplaatsen, jachthavens en historische schepen wel vrijwel 1-op-1 overgenomen in dit bestemmingsplan.

Niet alle ambities die verwoord zijn in de ligplaatsensvisie worden verwezenlijkt. Deels omdat deze vanuit nautische overwegingen niet haalbaar bleken te zijn en deels omdat de ambities nog onvoldoende concreet bleken te zijn.

3.4.2 Focus op morgen, Toekomstvisie Stichtse Vecht 2013-2040

Op 29 januari 2013 heeft de raad van de gemeente Stichtse Vecht de visie 'Focus op morgen' vastgesteld. Deze visie bestaat uit vier delen:

- een beschrijving van de kernkwaliteiten van Stichtse Vecht;
- inzicht in de trends en ontwikkelingen waarvoor de gemeente zich gesteld ziet;
- de opgaven en kansen voor de toekomst;
- het gevoel geven aan de visie en het verder ontwikkelen van deelvisies op Stichtse Vecht.

Behoud van het landschap met haar eeuwenoude buitenplaatsen en ontginningstelsel vormt een belangrijke pijler. Het landschap geeft Stichtse Vecht identiteit en toekomstwaarde. Binnen de gemeente zijn meer dan 100 agrariërs, welke optreden als beheerder en drager van het landschap. Door ruimte te bieden aan verbreding van functies kunnen meer agrarische bedrijven blijven voortbestaan. Hierdoor kan het landschap zijn cultuurhistorische en landschappelijke waarden behouden en versterken. Bij verbreding wordt gedacht aan activiteiten op kleinschalig niveau, zoals Bed and Breakfast, agritoeerisme, kamperen bij de boer, educatieve activiteiten en verkoop van agrarische producten.

De Vecht is van belang als historische drager van het gebied. Dit is ook uitvoerig beschreven in hoofdstuk 2 van deze plantoelichting. Waar er cultuurhistorische waarden zijn, zijn deze vastgelegd middels nadere aanduidingen of met een dubbelbestemming. Op deze wijze worden de aanwezige cultuurhistorische waarden geborgd voor de toekomst.

3.4.3 Landschapsontwikkelingsplan Breukelen-Loenen (2008)

Het Landschapsontwikkelingsplan Breukelen-Loenen (verder: LOP) heeft een stimulerend en adviserend karakter in bestaande situaties. Zij stelt alleen randvoorwaarden bij nieuwe ontwikkelingen. Het LOP is een toetsingskader bij ontwikkelingen in het buitengebied en is vastgesteld door de raad van de gemeente Stichtse Vecht. In het LOP worden verschillende landschapstypen onderscheiden. Het weidelandschap oost, het stroomruggenlandschap van de Aa, Angstel en Slootdijk, het stroomruggenlandschap Vecht Noord en het stroomruggenlandschap van de Vecht Zuid. Het LOP is maar beperkt van invloed op het onderhavige bestemmingsplan. Dit omdat de ruimtelijke ingrepen als gevolg van dit bestemmingsplan ook beperkt zijn. Voor de sturing op passende elementen langs het water voorziet dit bestemmingsplan in een regeling van nadere eisen waarmee excessen voorkomen kunnen worden.

3.4.4 Landschapsontwikkelingsplan Maarssen

In 2010 is voor Maarssen een Landschapsontwikkelingsplan (verder: LOP) opgesteld. Het LOP heeft tot doelstellingen het benoemen, behouden, versterken en ontwikkelen van de landschappelijke kwaliteiten van het buitengebied van Maarssen, het opstellen van een aansprekende visie voor de komende 10-15 jaar, die als inspirerend streefbeeld en als toetsingskader dient voor nieuwe ontwikkelingen en het stimuleren van initiatieven voor landschaps- en natuurontwikkeling in het buitengebied.

Voor de Vechtzone is in het landschapsontwikkelingsplan het volgende opgenomen:

Voor de stroomruggen en oeverwallen van de Vecht is beplanting kenmerkend welke bestaat uit boomgaarden, vochtige loofbosjes, parkbossen, geriefhoutbosjes, kavelgrensbeplantingen, houtsingels, solitaire bomen, knobomen, lanen, hagen, wegbeplantingen en oeverbeplanting. In het algemeen is hier in beperkte mate uitbreiding en herstel van de vroeger veelvuldig voorkomende landschapselementen gewenst. Belangrijk is het behoud en herstel van de doorzichten vanaf de Vecht naar het achterland en de beleving van de beplanting van de erven bij boerderijen en buitenplaatsen. Ook behoud van de grotere open gebieden, dient als randvoorwaarde voor de ontwikkeling van beplanting.

Verder is in het landschapsontwikkelingsplan is opgenomen dat de beeldkwaliteit van de Vechtoevers verbeterd dient te worden door beheer van oeverbeplanting. Specifiek wordt aandacht geschonken aan het behoud en de verbetering van de dakpanbeschoeiing in de oevers van de Vecht. In het bestemmingsplan is hiervoor een specifieke regeling opgenomen.

4 Uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan moet ingevolge de Wet ruimtelijke ordening (Wro) aangetoond worden (artikel 3.1 lid 3 van de Wro). Daaronder valt zowel de onderzoeksverplichting naar verschillende ruimtelijk relevante aspecten (geluid, bodem, etc.) als ook de economische uitvoerbaarheid van het plan. Zoals uit hoofdstuk 3 is gebleken is het voorliggende bestemmingsplan overwegend conserverend van aard. Derhalve is in veel gevallen geen nader onderzoek noodzakelijk.

4.1 Milieueffectrapportage

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De m.e.r. is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer. Naast de Wet milieubeheer is het Besluit m.e.r. belangrijk om te kunnen bepalen of bij de voorbereiding van een plan of een besluit de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Bij toetsing aan het Besluit m.e.r. zijn er vier mogelijkheden:

- a. het plan of besluit is direct m.e.r.-plichtig;
- b. het plan of besluit bevat activiteiten uit kolom 1 van onderdeel D, en ligt boven de (indicatieve) drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 'gevallen', van onderdeel D. Het besluit moet eerst worden beoordeeld om na te gaan of er sprake is van m.e.r.-plicht: het besluit is dan m.e.r.-beoordelingsplichtig. Voor een plan in kolom 3 'plannen' geldt geen m.e.r.-beoordelingsplicht, maar direct een (plan-)m.e.r.-plicht;
- c. het plan of besluit bevat wel de activiteiten uit kolom 1, maar ligt beneden de drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 'gevallen', van onderdeel D: er dient in overleg met de aanvrager van het bijbehorende plan of besluit beoordeeld te worden of er aanleiding is voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling (als sprake is van een besluit) of het direct uitvoeren van een m.e.r. (als sprake is van een plan). Deze keuze wordt uiteindelijk in het bijbehorende plan of besluit gemotiveerd;
- d. de activiteit(en) of het betreffende plan en/of besluit worden niet genoemd in het Besluit m.e.r.: er geldt geen m.e.r.-(beoordelings)plicht.

Planspecifiek

In het bestemmingsplan worden onder voorwaarden extra ligplaatsen toegelaten. De ontwikkelingen, die het plan toelaat bevat activiteiten, die genoemd worden in onderdeel D van de bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage. De aanleg, wijziging of uitbreiding van jachthavens met 100 ligplaatsen of meer valt onder onderdeel D.10. In onderhavig bestemmingsplan worden slechts beperkt extra ligplaatsen mogelijk gemaakt en ook nog eens verspreid over de hele loop van de rivier de Vecht in de gemeente Stichtse Vecht. Het gaat in de eerste plaats vooral om het reguleren van al bestaande ligplaatsen. Het aantal nieuwe ligplaatsen blijft onder de drempelwaarde, die in het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen. Er geldt geen verplichting om een m.e.r. beoordeling uit te voeren. In de volgende hoofdstukken van de toelichting wordt het effect van het plan voldoende beschreven.

4.2 Milieu

4.2.1 Bodem

In het kader van een bestemmingsplan moet aangetoond worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. Dit is geregeld in de Wet Bodembescherming. Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem waarop deze ontwikkelingen plaatsvinden geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel.

Bij herinrichtingssituaties is doorgaans een bodemonderzoek noodzakelijk in het kader van de Woningwet. Bij een bestemmingswijziging is een bodemonderzoek slechts noodzakelijk, indien de bestemmingswijziging tevens een wijziging naar een strenger bodemgebruik inhoudt. Bij een bestemmingswijziging die een gelijkblijvend of minder streng bodemgebruik oplevert, is de bodemkwaliteit in het kader van de bestemmingswijziging niet relevant en is bodemonderzoek niet noodzakelijk.

Voor bodemgebruik wordt uitgegaan van acht verschillende bodemfuncties:

1. landbouw;
2. moestuin/volkstuin;
3. wonen met tuin;
4. kinderspeelplaatsen;
5. natuurgebieden;
6. groen met natuurwaarden;
7. industrie en ander groen;
8. bebouwing en infrastructuur.

In het kader van de Wet bodembescherming worden de acht bodemfuncties in het Besluit Bodemkwaliteit onderscheiden in drie bodemklassen:

- klasse landbouw en natuur (1, 2 en 5);
- klasse wonen (3, 4 en 6);
- klasse industrie/bedrijven (7 en 8).

Wanneer onderzoek noodzakelijk is wordt in eerste instantie volstaan met een historisch vooronderzoek. De NVN-5725 (Bodem - Leidraad voor het uitvoeren van vooronderzoek bij verkennend, oriënterend en nader onderzoek) van het Nederlands Normalisatie Instituut (NNI) vormt de leidraad voor het historisch onderzoek. Wanneer uit het vooronderzoek blijkt dat op grond van de resultaten een verontreiniging te verwachten is, dient een verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5740 (Bodem - Landbodem - Strategie voor het uitvoeren van verkennend bodemonderzoek - Onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van bodem en grond) van het NNI te worden uitgevoerd.

De kwaliteit van verontreinigde bodem moet ten behoeve van de realisatie van een nieuwe bestemming voldoen aan de doelstellingen uit de Beleidsvernieuwing Bodemsanering (BEVER). Uitgangspunt is dat functioneel wordt omgegaan met eventueel aanwezige verontreinigingen. Tevens introduceerde de commissie Welschen in het begin van de jaren negentig het begrip "actief bodembeheer". Het doel hiervan is om op verstandige, doelmatige wijze om te gaan met de structurele aanwezigheid van bodemverontreiniging.

Planspecifiek

Binnen het plangebied vinden geen ingrepen aan de bodem plaats. Het betreft ligplaatsen op het water. Daarmee blijven de bodemfuncties vergelijkbaar als in de geldende bestemmingsplannen. Een onderzoek naar de bodemgesteldheid is derhalve niet noodzakelijk.

4.2.2 Geluid

De mate waarin het geluid, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). De kern van de wet is dat geluidsgevoelige objecten worden beschermd tegen geluidhinder uit de omgeving. In de Wgh worden de volgende objecten beschermd (artikel 1 Wgh):

- woningen;
- geluidsgevoelige terreinen (terreinen die behoren bij andere gezondheidszorggebouwen dan categorale en academische ziekenhuizen, verpleeghuizen, woonwagendplaatsen);
- andere geluidsgevoelige gebouwen, waaronder onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen, andere gezondheidszorggebouwen dan ziekenhuizen en verpleeghuizen die zijn aangegeven in artikel 1.2 van het Besluit geluidhinder (Bgh):
 - verzorgingstehuizen;
 - psychiatrische inrichtingen;
 - medisch centra;
 - poliklinieken;
 - medische kleuterdagverblijven.

Het beschermen van deze geluidsgevoelige objecten gebeurt aan de hand van vastgestelde zoneringen. De belangrijkste geluidsbronnen die in de Wet geluidhinder worden geregeld zijn: industrielawaai, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Verder gaat deze wet onder meer ook in op geluidwerende voorzieningen en geluidbelastingkaarten en actieplannen.

Planspecifiek

Onderhavig bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen bij recht mogelijk; ligplaatsen zijn immers geen geluidgevoelige bestemmingen. Nader onderzoek naar geluid is in het kader van dit bestemmingsplan daarom niet noodzakelijk.

Voor passagiersschepen geldt dat deze veelal een inrichting zijn in het kader van de Wet milieubeheer en vanuit het Activiteitenbesluit nadere voorwaarden gelden voor de bedrijfsactiviteiten die verricht worden.

4.2.3 Luchtkwaliteit

In de Wet Milieubeheer gaat paragraaf 5.2 over luchtkwaliteit. Deze paragraaf vervangt het Besluit Luchtkwaliteit 2005 en staat ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. De Wet luchtkwaliteit introduceert het onderscheid tussen 'kleine' en 'grote' projecten. Kleine projecten dragen 'niet in betekende mate' (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote projecten dragen juist wel 'in betekende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat hierbij vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur (wegen).

Wat het begrip 'in betekende mate' precies inhoudt, staat in een de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate bijdragen' (Besluit NIBM). Op hoofdlijnen komt het erop neer dat 'grote' projecten die jaarlijks meer dan 3% bijdragen aan de jaargemiddelde norm voor fijn stof en stikstofdioxide ($1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$) een 'betekend' negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. 'Kleine' projecten die minder dan 3% bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing. Dat betekent bijvoorbeeld dat lokale overheden een woonwijk van minder dan 1.500 huizen niet hoeven te toetsen aan de normen voor luchtkwaliteit. Deze kwantitatieve vertaling naar verschillende functies is neergelegd in de Regeling 'niet in betekende mate bijdragen'.

Een belangrijk onderdeel voor de verbetering van de luchtkwaliteit is het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen dit NSL, dat sinds 1 augustus 2009 in werking is, werken het Rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren.

Besluit gevoelige bestemmingen

Op 16 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen in werking getreden. Het Besluit gevoelige bestemmingen is gebaseerd op artikel 5.16a van de Wet milieubeheer. Met het Besluit wordt de vestiging

van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale- en rijkswegen beperkt. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening.

Het Besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO₂), in het bijzonder kinderen, ouderen en zieken. Indien een project betrekking heeft op een gevoelige bestemming en geheel of gedeeltelijk is gelegen op een afstand van 300 m aan weerszijden van rijkswegen en 50 m langs provinciale wegen (gemeten vanaf de rand van de weg) mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een gevoelige bestemming niet toenemen als overschrijding van de grenswaarden voor PM10 of NO₂ dreigt/plaatsvindt. Daarnaast mag niet onvermeld blijven, dat per 1 januari 2015 de grenswaarde voor PM_{2,5} in werking is getreden.

De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming:

- scholen;
- kinderdagverblijven;
- verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen.

Het gaat hierbij niet om bestemmingen in de meest enge zin van het woord, maar om alle vergelijkbare functies, ongeacht de exacte aanduiding ervan in bestemmingsplannen en andere besluiten.

In het kader van het opstellen van een bestemmingsplan moeten er twee aspecten in beeld gebracht worden:

- Ten eerste of de luchtkwaliteit de nieuwe functie toelaat;
- Ten tweede moet bekeken worden of het plan de luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' verslechtert. Indien het plan wel 'in betekenende mate' bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit, is het van belang om te toetsen of de grenswaarden niet overschreden worden. Indien geen overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt, kan het plan alsnog gerealiseerd worden.

Planspecifiek

Het betreft, naast bezoekersligplaatsen, voornamelijk bewonersligplaatsen op de Vecht ten behoeve van particuliere woningen. Dit levert geen extra voertuigbewegingen op en heeft derhalve geen negatieve invloed op de luchtkwaliteit in het plangebied.

Uit de luchtkwaliteitskaarten van de Omgevingsdienst Regio Utrecht blijkt dat de luchtkwaliteit op de Vecht overal voldoet aan de grenswaarden. Er wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening op dit aspect.

4.2.4 Milieuzonering

Het aspect milieuzonering gaat in op de invloed die bedrijven kunnen hebben op hun omgeving. Deze invloed is afhankelijk van de afstand tussen een gevoelige bestemming en de bedrijvigheid. Milieugevoelige bestemmingen zijn gebouwen en terreinen die naar hun aard bestemd zijn voor het verblijf van personen gedurende de dag of nacht of een gedeelte daarvan (bijvoorbeeld woningen). Daarnaast kunnen ook landelijke gebieden en/of andere landschappen belangrijk zijn bij een zonering tot andere, minder gevoelige, functies zoals bedrijven.

Bij een ruimtelijke ontwikkeling kan sprake zijn van reeds aanwezige bedrijvigheid en van nieuwe bedrijvigheid. Milieuzonering zorgt er voor dat nieuwe bedrijven een juiste plek in de nabijheid van de gevoelige functie krijgen en dat de (nieuwe) gevoelige functie op een verantwoorde afstand van bedrijven komen te staan. Doel hiervan is het waarborgen van de veiligheid en het garanderen van de continuïteit van de bedrijven als ook een goed klimaat voor de gevoelige functie.

Milieuozonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie zoals: geluid, geur, gevaar en stof. De mate waarin de milieuaspecten gelden en waaraan de milieucoutour wordt vastgesteld, is voor elk type bedrijvigheid verschillend. De 'Vereniging van Nederlandse Gemeenten' (VNG) geeft sinds 1986 de publicatie 'Bedrijven en Milieuozonering' uit. In deze publicatie is een lijst opgenomen, met daarin de minimale richtafstanden tussen een gevoelige bestemming en bedrijven. Indien van deze richtafstanden afgeweken wordt dient een nadere motivatie gegeven te worden waarom dat wordt gedaan.

Het belang van milieuozonering wordt steeds groter aangezien functiemenging steeds vaker voorkomt. Hierbij is het motto: 'scheiden waar het moet, mengen waar het kan'. Het scheiden van milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen dient twee doelen:

- het reeds in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij gevoelige bestemmingen;
- het bieden van voldoende zekerheid aan de milieubelastende activiteiten (bijvoorbeeld bedrijven) zodat zij de activiteiten duurzaam, en binnen aanvaardbare voorwaarden, kunnen uitoefenen.

Planspecifiek

In de woningen in de buurt van de ligplaatsen voor passanten is een goed woon- en leefklimaat voor omwonenden gegarandeerd doordat er voldoende afstand is ten opzichte van woningen. De VNG-publicatie kent geen bruikbare categorie voor ligplaatsen voor passanten. Bij de beoordeling is de grootste richtafstand van milieucategorie 1 gehanteerd. Hieraan wordt voldaan. De ligplaatsen bij particuliere woningen zijn geen inrichtingen. Daarom zijn er ten opzichte van omringende woningen geen belemmeringen. Deze ligplaatsen zijn geen gevoelige bestemming. Eventuele bedrijven worden dan ook niet belemmerd.

4.2.5 Externe veiligheid

Sommige activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Het gaat daarbij om onder meer de productie, opslag, transport en het gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten kunnen een beperking opleggen aan de omgeving. Door voldoende afstand tot de risicovolle activiteiten aan te houden kan voldaan worden aan de normen. Aan de andere kant is de ruimte schaars en het rijksbeleid erop gericht de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid moeten dus goed worden afgestemd. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op de volgende risico's:

- risicovolle (Bevi-)inrichtingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

Daarnaast wordt er in de wetgeving onderscheid gemaakt tussen de begrippen kwetsbaar en beperkt kwetsbaar en plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Kwetsbaar en beperkt kwetsbaar

Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen, en kinderopvang- en dagverblijven, en grote kantoorgebouwen (>1500 m²). Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kleine kantoren, winkels, horeca en parkeerterreinen. De volledige lijst wat onder (beperkt) kwetsbaar wordt verstaan is in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) opgenomen.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Het plaatsgebonden risico (voorheen individueel risico) wordt uitgedrukt in een contour van 10⁻⁶ als grenswaarde. Het realiseren van kwetsbare objecten binnen deze contour is niet toegestaan. Het realiseren van beperkt kwetsbare objecten binnen deze contour is in principe ook niet toegestaan. Echter, voor beperkte kwetsbare objecten is deze 10⁻⁶ contour een richtwaarde. Mits goed gemotiveerd kan worden afgeweken van deze waarde tot de 10⁻⁵ contour.

Bij groepsrisico is niet een contour bepalend, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Bij groepsrisico wordt gewerkt met een oriëntatiewaarde en niet met een grenswaarde. Hoe meer mensen dicht op de bron zijn bij een bepaalde calamiteit, hoe groter het effect. Het Bevi stelt dat bij elk bestemmingsplan, waar een relevant groepsrisico aanwezig is dit moet worden verantwoord, ook wanneer dit onder de oriëntatiewaarde ligt. Hierbij geldt hoe hoger het groepsrisico hoe zwaarder de verantwoording is.

Risicovolle (Bevi-)inrichtingen

Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi) van belang. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het Bevi is opgesteld om de risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven, te beperken. Het besluit heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimaal (aanvaard) beschermingsniveau te bieden. Via een bijhorende ministeriële regeling (Revi) worden diverse veiligheidsafstanden tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gegeven. Aanvullend op het Bevi zijn in het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden.

Vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Op basis van het Bevb wordt het voor gemeenten verplicht om bij de vaststelling van een bestemmingsplan, op basis waarvan de aanleg van een buisleiding of een kwetsbaar object of een risicoverhogend object mogelijk is, de grenswaarde voor het PR in acht te nemen en het GR te verantwoorden.

Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor

In het Bevt is in artikel 7 te lezen, dat in de toelichting van een bestemmingsplan moet worden ingegaan op de mogelijkheden voor de hulpdiensten om een ramp te bestrijden, voor zover het plangebied gelegen is binnen het invloedsgebied van een weg, spoorweg of binnenwater, waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Bij nieuwbouwprojecten moet worden ingegaan op de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich een calamiteit voordoet op de transportroute. Een risicoberekening is niet verplicht voor plannen die op meer dan 200 m van de transportroute liggen (artikel 8 Bevt).

Planspecifiek

De ligplaatsen zijn getoetst aan de informatie op de provinciale risicokaart. Op deze kaart staan inrichtingen en locaties die een verhoogd veiligheidsrisico kunnen vormen voor de omgeving. Uit raadpleging van de risicokaart blijkt dat er geen inrichtingen en locaties op de risicokaart staan die een belemmering vormen voor de aangewezen ligplaatsen. Er is uitgegaan van een beperkt aantal ligplaatsen (maximaal 10) per aangewezen locatie en een beperkte duur dat men verblijft op deze locaties. Niet is getoetst is aan het activiteitenbesluit, het vuurwerkbesluit, en het beleid ten aanzien van elektromagnetische straling, omdat, mede gezien de beperkte tijdsduur dat men op een ligplaats verblijft, dit geen relevante risico's oplevert.

4.3 Archeologie

De Nederlandse bodem bevat archeologische waarden. Met de ondertekening van het Europese verdrag van Valletta in 1992 - een verdrag over behoud en beheer van het archeologische erfgoed - hebben de lidstaten zich tot doel gesteld het bodemarchief te beschermen.

Gemeenten zijn sinds 2007 verplicht rekening te houden met archeologische waarden in de bestemmingsplannen. De bescherming van archeologische waarden krijgt gestalte door het opnemen van regels in het bestemmingsplan ten aanzien van de afgifte van een omgevingsvergunning voor bodemversturende activiteiten in die gebieden die (in potentie) als archeologisch waardevol zijn aangemerkt.

Gemeenten dienen bij bodemingrepen het behoud van archeologische waarden af te wegen tegen andere belangen. Om deze belangenafweging op adequate en verantwoorde wijze te kunnen maken, beschikt gemeente Stichtse Vecht over een archeologische beleidskaart voor haar grondgebied. Deze beleidskaart stelt de gemeente Stichtse Vecht in staat de archeologische waarden binnen het gemeentelijk grondgebied structureel mee te nemen in het ruimtelijke planvormingsproces.

Sinds juli 2016 is de nieuwe Erfgoedwet van kracht; hierin blijven de uitgangspunten uit het Verdrag van Valletta (Malta) van kracht als de basis voor de omgang met de archeologische monumentenzorg. De belangrijkste verandering is de vervanging van de opgravingsvergunning door een wettelijk geregelde certificering. Voor dit bestemmingsplan is met name de betere inkadering in de Erfgoedwet van het archeologische erfgoed in en op waterbodems van belang.

Op de archeologische beleidskaart staan archeologische waarden en archeologische verwachtingszones aangegeven waaraan beleidsregels zijn gekoppeld. In de beleidsregels zijn vrijstellingsgrenzen opgenomen voor de oppervlakte en diepte van de voorgenomen ingreep. Indien een plangebied groter is dan de gestelde oppervlakte-ondergrens en de ingreep dieper gaat dan de diepte-ondergrens, dient archeologisch onderzoek conform de Archeologische MonumentenZorg-cyclus (AMZ-cyclus) te worden uitgevoerd. Voor waterbodems is een aangepaste AMZ-cyclus voor Waterbodems van toepassing.

Planspecifiek

Op de huidige beleidskaart van gemeente Stichtse Vecht is voor de archeologie van waterbodems sprake van hoge archeologische verwachting voor De Vecht. In 2017 vindt herziening plaats van de archeologische beleidskaart. Hierbij is voorgesteld om aan waterbodems die grenzen aan terreinen van Zeer Hoge Archeologische Waarden een hoge archeologische waarde mee te geven; hierin is in principe geen verstoring van de waterbodem toegestaan. Voor de overige trajecten van De Vecht kan de bestaande hoge archeologische verwachting worden gehandhaafd.

Voor gebieden waar geen dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' is opgenomen, geldt wel een wettelijke meldingsplicht indien er sprake is van toevalsvondsten. Onder toevalsvondsten wordt verstaan: vondsten die worden gedaan bij het verrichten van niet-archeologische (graaf- of bagger-)werkzaamheden, waarvan duidelijk is, danwel redelijkerwijs vermoed kan worden dat het een archeologische vondst betreft. De verplichting tot melding geldt conform artikelen 5.10 en 5.11 van de Erfgoedwet.

4.4 Ecologie

Voor ecologie moet er bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening worden gehouden met de flora en fauna (soortbescherming) en met de bescherming van natuurgebieden en natuurverbindingen (gebiedsbescherming). De bescherming van flora en fauna en van aangewezen natuurgebieden (Natura 2000) is geregeld in de Wet natuurbescherming die sinds 1 januari 2017 van kracht is geworden.

Naast de volgens de Wet natuurbescherming aangewezen gebieden kent Nederland nog het Natuurnetwerk Nederland (NNN) (voorheen Ecologische hoofdstructuur (EHS) genoemd). In paragraaf 3.2.4 is uitvoerig ingegaan op de ligging van De Vecht binnen het NNN.

Soortenbescherming

Het doel van de wet is het beschermen van alle soorten planten- en dieren die in het wild in Nederland voorkomen. De wet gebiedt dat alle in het wild levende dieren en planten in principe met rust worden gelaten, wat is vastgelegd in de algemene zorgplicht.

Aangezien niet alle soorten even zeldzaam zijn, zijn er lijsten opgesteld met soorten die zwaarder zijn beschermd. Hierbij worden de lijsten uit de vogelrichtlijn en de habitatrichtlijn (conventies van Bonn en Bern) gebruikt. Hierbij moeten de beschermingsregimes gevolgd worden die bij deze richtlijnen zijn genoemd en zijn overgenomen in de Wet natuurbescherming.

Daarnaast is er een landelijke lijst opgesteld met soorten die extra bescherming genieten binnen Nederland. Het beschermingsregime van deze soorten wordt nader ingevuld door de Provincie die met de wetwijziging van 1 januari 2017 het bevoegd gezag is geworden.

Gebiedsbescherming

De wet is ook van toepassing op natuurgebieden die door de overheid zijn aangewezen in het kader van de vogelrichtlijn en/of de habitatrichtlijn (de zogenaamde Natura 2000-gebieden). De Habitatrichtlijn richt zich op de bescherming van natuurlijke habitat en leefgebieden van aangewezen planten- en diersoorten. De Vogelrichtlijn richt zich op de bescherming van leefgebied van beschermde vogelsoorten.

Voor activiteiten die een negatieve invloed kunnen hebben op deze gebieden gelden strikte regels. Dergelijke activiteiten worden beoordeeld door het bevoegd gezag (Provincie). Het bevoegd gezag bepaalt of er een vergunning volgens de natuurbeschermingswet aangevraagd moet worden. De vergunningaanvragen worden door de Provincie afgehandeld.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Naast de beschermde gebieden uit de Habitat- en/of Vogelrichtlijn kent Nederland het NNN. De NNN is bedoeld voor het ontwikkelen van ecologische zones tussen verschillende natuurgebieden zodat populaties met elkaar in verbinding blijven en versnippering van natuur wordt tegen gegaan. Het is uiteraard niet wenselijk dat een ontwikkeling een versturende werking heeft op de functie van deze verbindingzones. Deze zones zijn niet beschermd volgens de Natuurbeschermingswet maar worden vastgelegd in de bestemmingsplannen. Deze zijn op hun beurt getoetst aan de provinciale structuurvisie.

Planspecifiek

De basis van het natuurbeleid is de het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen EHS/ Ecologische Hoofdstructuur). Het NNN is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Nederland. Grotere natuurgebieden zijn beter bestand tegen negatieve milieu-invloeden, zoals verdroging. Ze zijn gevarieerder en er kunnen meer soorten planten en dieren leven. Door natuurgebieden met elkaar te verbinden, kunnen planten en dieren zich makkelijker verspreiden.

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) omvat in de provincie Utrecht zo'n 30.000 hectare natuur en omvat een grote afwisseling van bossen, heide, stuifzand, bloemrijke graslanden, rietlanden en plassen.

Het is het leefgebied van talloze planten en dieren, maar ook het gebied waar veel mensen naar toe komen om te genieten en te ontspannen.

De Vecht is in zijn geheel in de Provinciale verordening van de Provincie Utrecht aangewezen als onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland. De Vecht is ongeveer 44 km lang. 27 km daarvan ligt binnen de grenzen van de gemeente Stichtse Vecht. De Vecht is daarmee ook een belangrijke verbindende factor tussen verschillende ecologische gebieden

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten initiatiefnemers voldoende rekening houden met de natuur. Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) kan haar kwaliteit alleen behouden en ontwikkelen als bedreigingen worden voorkomen.

4.5 Visrechten

Heerlijke visrechten vallen onder de noemer van zogenaamde oude zakelijke rechten. Deze oude zakelijke rechten dateren van voor de invoering van het Burgerlijk Wetboek in 1838. Het bijzondere aan oude zakelijke rechten is dat ze los staan van het eigendom van de grond. Oude zakelijke rechten zijn verhandelbaar en overerfbaar. Er bestonden voor 1838 diverse soorten zakelijke rechten, het visrecht was daar één van.

Heerlijke visrechten werden vroeger uitgegeven door koningen en keizers aan hun lagere gezagsdragers voor een bepaald gebied, de heerlijkheid. De begrenzing van een heerlijkheid moet uit oude documenten herleid worden. Het heerlijk visrecht strekt zich uit –behoudens tegenbewijs- tot alle openbare of bevaarbare wateren binnen de heerlijkheid, zoals die bestonden voor 1838.

Binnen het plangebied komen verschillende visrechten voor. Het visrecht kan zich verzetten tegen eventuele publiekrechtelijke mogelijkheden. Omdat in dit bestemmingsplan één bestemming Water is opgenomen voor de gehele Vecht is een generieke gebruiks- en bebouwingsregeling opgenomen. Het kan zijn dat een eigenaar van gronden niet volledig gebruik kan maken van bouw- of gebruiksmogelijkheden als gevolg van deze visrechten.

5 Juridische planbeschrijving

5.1 Plansystematiek

Onderhavig bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te scheppen voor de bebouwing en het gebruik van de gronden binnen het plangebied. Het bestemmingsplan is gericht op zowel het vastleggen van het beleid voor ligplaatsen (niet zijnde woonschepenligplaatsen) alsmede het beheer van de bestaande situatie, waarbij de waardevolle elementen binnen het plangebied van een passende bescherming zijn voorzien. De geldende planologische rechten (zowel qua gebruik als qua bebouwing) zijn daarbij zoveel mogelijk gerespecteerd. Bij het opstellen van voorliggend bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten.

Gestreefd is naar uniformering en standaardisering van bestemmingen en planregels. De Wet ruimtelijke ordening biedt mogelijkheden voor het opstellen van verschillende bestemmingsplanvormen, van zeer gedetailleerd tot zeer globaal. Omdat onderhavig bestemmingsplan in eerste aanleg vooral is gericht op het vastleggen van het gemeentelijke ligplaatsenbeleid, is een gedetailleerde systematiek gekozen voor de gronden in het plangebied die (vrijwel) allemaal onderdeel uitmaken van de rivier de Vecht. In het kader van de landelijke uniformering en standaardisering voldoet het plan aan de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012.

In essentie wordt voor het water van de Vecht een nieuwe enkelbestemming opgenomen. Met deze enkelbestemming worden de geldende regelingen voor de Vecht, veelal met de bestemming Water, in één keer voorzien van één uniforme regeling. Naast de bestemming Water had de Vecht in de verschillende bestemmingsplan nog een groot aantal dubbelbestemmingen. Deze dubbelbestemmingen zijn opnieuw opgenomen in dit bestemmingsplan. Daarmee kent dit bestemmingsplan veel verschillende dubbelbestemmingen die hun herkomst hebben uit een groot aantal verschillende plannen.

Voor de oeverzone, de gronden direct naast de Vecht, is een dubbelbestemming opgenomen. Met deze dubbelbestemming wordt de bebouwing voor aanlegvoorzieningen mogelijk gemaakt voorzover deze op land gelegen zijn. Door middel van een administratieve bepaling is geregeld dat de overige bestemmingen uit de vigerende plannen van toepassing blijven naast deze nieuwe dubbelbestemming.

5.2 Opzet van de regels

Overeenkomstig de SVBP 2012 zijn de regels van voorliggend bestemmingsplan onderverdeeld in vier hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. In hoofdstuk 2 zijn de bestemmingsregels opgenomen. Hoofdstuk 3 en 4 bevatten de algemene regels respectievelijk de overgangs- en slotregels. Hierna wordt de inhoud van de regels per hoofdstuk kort toegelicht. In [toelichting paragraaf 5.3](#) wordt nader ingegaan op de bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

Hoofdstuk 1 - Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. In het eerste artikel zijn de begrippen opgenomen die van belang zijn voor de toepassing van het plan. Het tweede artikel betreft de wijze van meten, waarin wordt aangegeven hoe bij de toepassing van de bestemmingsregels wordt gemeten.

Hoofdstuk 2 - Bestemmingsregels

Aanleiding voor dit bestemmingsplan en daarmee ook belangrijk onderdeel van de regeling is de juridische regeling voor ligplaatsen, afmeervoorzieningen en opstapplaatsen langs De Vecht. Hiervoor was binnen de gemeente Stichtse Vecht nog geen uniforme regeling. Met dit bestemmingsplan wordt hiervoor één nieuwe regeling voorgesteld. Deze regeling is in uitvoerig overleg met de andere waterbeheerders tot stand gekomen.

In hoofdstuk 2 zijn regels gegeven voor de binnen het plangebied voorkomende bestemmingen, zoals die zijn aangegeven op de verbeelding. Per bestemming zijn in de bestemmingsomschrijving de toegelaten gebruiksvormen van de gronden aangegeven. Daarnaast is per bestemming bepaald welke vormen van bebouwing zijn toegestaan. De verschillende bestemmingen bevatten, indien nodig, specifieke gebruiksregels. Per bestemming is daarnaast bepaald in welke gevallen burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bestemmingsplan.

Voor dit bestemmingsplan is de bestemming Water - De Vecht de belangrijkste bestemming. Binnen deze bestemming is uiteraard De Vecht als waterstroom geregeld en het gebruik van De Vecht als vaarroute. Daarnaast zijn binnen deze bestemming de ligplaatsen voor woonschepen geregeld. De regeling voor woonschepen is een zogenaamde beleidsneutrale omzetting. Met het overnemen van de woonschepen in dit bestemmingsplan is de juridische regeling ongewijzigd gebleven.

Naast de bestemming Water - De Vecht gelden verschillende dubbelbestemmingen. Deze dubbelbestemmingen zijn overgenomen en samengevoegd uit de nu geldende bestemmingsplannen.

Op verzoek van het Waterschap en de Provincie Utrecht zijn voor de aanwezige natuurvriendelijke oevers en ondiepe waterzones ook een regeling opgenomen. Deze regeling heeft primair tot doel de aanwezige natuurvriendelijke oevers en/of ecologische waarden te beschermen. Gezien deze doelstelling zijn deze regelingen opgenomen in de dubbelbestemming voor ecologie.

Hoofdstuk 3 - Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat de volgende algemene regels:

- de anti-dubbeltelregel;
- de algemene aanduidingsregels ;
- de algemene wijzigingsregels;
- administratieve bepaling.

De algemene aanduidingsregels bevat een regeling voor de molenbiotop. Met de aanduidingsbepaling is afgeregeld dat bebouwing niet te hoog mag zijn en daarmee de windvang en/of de ontvangst verstoord. Daarnaast is met een aanduidingsregeling de geluidzone van industrie geregeld. Binnen deze zone mogen geen nieuwe gevoelige objecten worden gerealiseerd. Voor rijk- en gemeentelijk monumenten is een bouwaanduiding opgenomen. Deze bouwaanduiding heeft hoofdzakelijk een signalerende functie.

De wijzigingsbepaling is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan Landelijk gebied Noord. De bevoegdheid maakt het mogelijk het maximaal aantal ligplaatsen voor woonschepen te verlagen indien noodzakelijk. Aanvullend is een regeling opgenomen waarmee ligplaatsen 'verlegd' kunnen worden.

Hoofdstuk 4 - Overgangs- en slotregels

Hoofdstuk 4 van de regels bevat twee artikelen. In het eerste artikel is het overgangsrecht opgenomen, zoals dat ingevolge het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Het tweede artikel bevat de slotregel. In de slotregel is aangegeven hoe de regels kunnen worden aangehaald.

5.3 Bestemmingen

De gronden in het plangebied kennen slechts één enkelbestemming, in casu de bestemming 'Water'. Daarnaast zijn er verschillende dubbelbestemmingen die over de gronden in het plangebied gelegen zijn:

Artikel 3: Water - De Vecht

De gronden met de bestemming 'Water - De Vecht' zijn bestemd voor water en waterlopen en voor waterhuishoudkundige voorzieningen in de Vecht. Dit is de primaire bestemming.

Vervolgens zijn in de bestemmingsomschrijving gerubriceerd de overige functies opgenomen. Bestaande uit:

- verschillende soorten ligplaatsen, waarbij bepaalde categorieën uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding op de verbeelding;
- aanlegplaatsen, waarbij eveneens bepaalde categorieën uitsluitend zijn toegestaan indien aangeduid op de verbeelding;
- overige functies en bijbehorende voorzieningen.

Aanvullend op de bestemmingsomschrijving zijn specifieke gebruiksregels van toepassing. Deze aanvullende regels maken duidelijk hoe en op welke wijze ligplaatsen mogen worden gebruikt.

De bebouwingsregeling is ook uitgesplitst naar type bouwwerk. Op deze wijze is het eenvoudiger te bepalen welke 'spelregels' er gelden voor bepaald typen bouwwerken. Binnen de bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd.

In de regels zijn afwijkingsmogelijkheden opgenomen voor:

- het afmeren van schepen in de rode oeverzones, dit zijn zones die in principe om nautische veiligheidsredenen vrijgehouden moeten worden van ligplaatsen;
- het afmeren van schepen die langer zijn dan de maatvoering zoals deze in hoofdzaak in het buitengebied volgt uit de Landschapsverordening van de Provincie Utrecht;
- het toestaan van meerdere bewonersligplaatsen bij één woongebouw.

Belangrijk element in de regels is de mogelijkheid voor het college om nadere eisen te stellen. Deze nadere eisen kunnen gesteld worden om de belangen van ecologie, cultuurhistorie, nautische veiligheid, waterkwaliteit en landschap beter te borgen. Met het stellen van nadere eisen kan in het kader van een omgevingsvergunning specifiek maatwerk worden verricht.

6 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient, op grond van artikel 3.1.6 lid 1, sub f van het Bro, onderzoek plaats te vinden naar de (economische) uitvoerbaarheid van het plan. In principe dient bij vaststelling van een ruimtelijk besluit tevens een exploitatieplan vastgesteld te worden om verhaal van plankosten zeker te stellen. Op basis van 'afdeling 6.4 grondexploitatie', artikel 6.12, lid 2 van de Wro kan de gemeenteraad bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan echter besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
- het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c, 4°, onderscheidenlijk 5°, niet noodzakelijk is;
- het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onderscheidenlijk b, c of d, niet noodzakelijk is.

Planspecifiek

Voorliggend bestemmingsplan maakt bij recht geen bouwplan mogelijk zoals bedoeld in het Besluit omgevingsrecht daarmee bestaat er, in het kader van dit bestemmingsplan, ook geen wettelijke verplichting tot het opstellen van een exploitatieplan of het sluiten van een anterieure overeenkomst.

De plankosten van dit bestemmingsplan worden betaald uit de algemene middelen van de gemeente.

7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 lid 1 Wro sub c overleg te worden gevoerd als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro. Op basis van het eerste lid van dit artikel wordt overleg gevoerd met waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Een ontwerpbestemmingsplan dient conform afdeling 3.4 Awb gedurende 6 weken ter inzage gelegd worden. Hierbij is er de mogelijkheid voor een ieder om zienswijzen in te dienen op het plan. Na vaststelling door de Raad wordt het vaststellingsbesluit bekend gemaakt. Het bestemmingsplan ligt na bekendmaking 6 weken ter inzage. Gedurende deze termijn is er de mogelijkheid beroep in te dienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State. Het bestemmingsplan treedt vervolgens daags na afloop van de tervisielegging in werking als er geen beroep is ingesteld. Is er wel beroep ingesteld dan treedt het bestemmingsplan ook in werking, tenzij naast het indienen van een beroepschrift ook om een voorlopige voorziening is gevraagd. De schorsing van de inwerkingtreding eindigt indien de voorlopige voorziening wordt afgewezen. De procedure eindigt met het besluit van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

7.1 Vooroverleg en inspraak

Het voorontwerpbestemmingplan Ligplaatsen De Vecht heeft vanaf 15 september 2017 tot en met donderdag 26 oktober 2017 ter inzage gelegen in het kader van inspraak en vooroverleg (participatiefase). Er zijn 3 informatieavonden gehouden in Maarssen, Breukelen en Loenen ad Vecht en er zijn gesprekken gevoerd met de verschillende belangenorganisaties waaronder de dorpsraden en de Vechtplassencommissie. Gedurende de periode van 6 weken is een ieder in de gelegenheid gesteld een inspraak- of overlegreactie in te dienen. In deze periode van 6 weken zijn 85 reacties ontvangen. In de 'Nota Inspraak en Overleg' zijn de inspraak- en overlegreacties samengevat en beantwoord. Daarnaast is per reactie aangegeven of en in welke mate de reactie aanleiding geeft tot een wijziging van het voorontwerpbestemmingsplan. De 'Nota Inspraak en Overleg' is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd.

7.2 Zienswijzen

In deze paragraaf, of in een separate bijlage, worden te zijner tijd de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan en de gemeentelijke reactie hierop opgenomen.