



# ***Antwoordnota inloopbijeenkomst Regeling openbaar water en waterstaatswerken***



# Antwoordnota inloopbijeenkomst Regeling openbaar water en waterstaatswerken

## 1. Inleiding

De huidige havenverordening Harderwijk stamt uit 1994. Het havengebied anno 2023 komt niet meer overeen met het havengebied zoals dat in 1994 aanwezig was. De realisatie van Waterfront heeft het oude havengebied volledig getransformeerd met nieuwe havens, waterwegen en woongebieden. De aantrekkelijkheid van het havengebied is fors toegenomen met als gevolg hogere bezoekersaantallen en meerdere nieuwe doelgroepen.

Het getransformeerde havengebied en daarmee gepaard gaande gewijzigde dynamiek in het havengebied zijn redenen om de oude havenverordening uit 1994 te actualiseren. De basis is vastgelegd in het hoofdstuk Openbaar water en waterstaatswerken in de Verordening fysieke leefomgeving Harderwijk 2022 die aansluit op de Omgevingswet. Voor het hoofdstuk Openbaar water en waterstaatswerken in de verordening is de modelverordening van de VNG gebruikt.

In de Regeling openbaar water en waterstaatswerken, hierna 'de Regeling', zijn bepalingen opgenomen waarmee wij het gebruik van het havengebied reguleren.

## 2. Reacties en antwoorden

In de antwoordnota zijn alle ingekomen schriftelijke reacties ongewijzigd opgenomen met daarbij ons antwoord. Op grond van de Algemene verordening gegevensbescherming hebben wij alle persoonlijke gegevens of naar personen te herleiden gegevens verwijderd.

Een beperkt aantal reacties zijn aanleiding voor een aanpassing van de Regeling en een andere aanpassing. In het antwoord hebben wij aangegeven om welke aanpassing het gaat. Dit hebben wij aangegeven met **Reactie** en **Antwoord** in groen. In de reacties zien wij geen aanleiding om de Regeling aan te passen.

Een deel van de reacties heeft geen of slechts gedeeltelijk betrekking op de Regeling. Deze reacties hebben betrekking op andere regelgeving en/of taakvelden. Voor de volledigheid hebben wij de antwoorden op deze reacties wel opgenomen in de antwoordnota. Dit hebben wij aangegeven met **Reactie** en **Antwoord** in oranje.

## 3. Vervolgproces

Na verwerking van de reacties die wij tijdens de inloopbijeenkomst hebben ontvangen, stellen wij het ontwerp van de Regeling openbaar water en waterstaatswerken op. Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd om de Regeling vast te stellen. Deze bevoegdheid is vastgelegd in het hoofdstuk openbaar water en waterstaatswerken van de Verordening fysieke leefomgeving Harderwijk 2022.

Na akkoord door het college ligt het ontwerp van de regeling 4 weken ter inzage. Gedurende de inzagetermijn kan iedereen een zienswijze over de regeling of onderdelen van de regeling indienen. Ook de zienswijzen verwerken wij in een antwoordnota met een inhoudelijke reactie. Zienswijzen waarvan wij het zinvol vinden verwerken wij in de definitieve regeling. Het college van burgemeester en wethouders stelt de definitieve regeling vast.

## 4. Verordening havengelden

Een aantal reacties gaat over de tarieven voor havengeld. De tarieven voor havengeld zijn geen onderdeel van de Regeling. De tarieven zijn onderdeel van de Verordening havengelden. Dit is een belastingverordening waarin is vastgelegd wat een belastbaar feit is, wie belastingplichtig is en welke tarieven wij hanteren.

Net als de havenverordening gaan wij ook de Verordening havengelden herzien. Daarbij nemen wij de gedragsregels zoals die zijn vastgelegd in landelijke wetgeving in acht. Die gedragsregels gaan over het doorberekenen van kosten, een verbod op bevoordeling, gebruik van gegevens en de scheiding van functies. Met name door rekenen en doorberekenen van kosten en een verbod op bevoordeling hebben direct invloed op de hoogte van de tarieven. Concreet betekent dit dat wij een product of dienst niet onder de kostprijs mogen aanbieden en onze eigen overheidsbedrijven niet mogen bevoordelen boven concurrerende ondernemingen.

De reacties die wij tijdens de inloopbijeenkomst hebben ontvangen en die betrekking hebben op de legerverordeningen betrekken wij bij de herziening van de Verordening havengelden.



gemeente harderwijk

1.

Reactie 1.1

Gezien het grote tekort aan ligplaatsen in het Waterfront, locatie Langezand, zou het handig zijn om dwars steigers aan te leggen.

Antwoord 1.1

Het deel van de Waterstadhaven tussen het Noorder- en Zuidereiland en de boothuizen heeft de bestemming en functie van een zwaairom. Dit is een plaatselijke verbreding van een vaarwater, waar vaartuigen die langer zijn dan de breedte van een vaarwater kunnen keren. Dit betekent dat er voldoende manoeuvreerruimte moet worden vrijgehouden voor de grotere vaartuigen zoals bijvoorbeeld rondvaart- en passagiersschepen. Door de noodzakelijke manoeuvreerruimte is beschikbare ruimte voor dwarssteigers te krap waardoor dwarssteigers niet of nauwelijks meer ligplaatsen opleveren. In verhouding tot het aantal extra ligplaatsen zijn de kosten hoog voor aanleg, onderhoud en vervanging.

<p><b>Reactie 1.2</b>  <i>&lt;naam verwijderd&gt;</i> heeft als handicap <i>&lt;persoonlijke of naar personen te herleiden gegevens verwijderd&gt;</i> en heeft daardoor een walplaats nodig. Hij kan niet over steigers lopen. Wij staan al 3 jaar ingeschreven bij de KNAR, maar zonder resultaat. Nu wonen wij aan <i>&lt;persoonlijke of naar personen te herleiden gegevens verwijderd&gt;</i> en het zou fantastisch zijn om daar onze sloep te kunnen afmeren. Voor aanvullende info kunt u zijn huisarts bellen, wellicht is een 'invalide ligplaats' een optie. Dat wordt dan de primeur in nl. <i>&lt;naam verwijderd&gt;</i> is bereikbaar voor toelichting.</p>	<p><b>Antwoord 1.2</b>  Over voorzieningen voor mindervaliden hebben wij informatie ingewonnen bij EMB Nederland en de werkgroep toegankelijkheid. De belangrijkste voorzieningen zijn een rolstoeltoegankelijke steiger of kade, de mogelijkheid om langs zij af te meren en (gereserveerde) ligplaatsen dicht bij sanitaire voorzieningen waarvan de laatste voorziening vooral van belang is in de passantenhavens. In de Vissershaven is bijvoorbeeld dit dicht bij het havenkantoor mogelijk.</p> <p>In fase 2 van Waterfront, waar alle ligplaatsen de afgelopen jaren al in gebruik zijn genomen, zoeken wij naar mogelijkheden om een opstapplaats voor minder validen te reserveren. Om een opstapplaats beschikbaar te houden voor de doelgroep, komt een opstapplaats niet in aanmerking voor een ligplaatsvergunning voor de bewoners van Waterfront.</p> <p>In fase 3 van Waterfront is in de plannen een opstapplaats gereserveerd voor mindervaliden in de Ceesje Uilgracht. De Aart van Barendkade wordt speciaal voor deze voorziening uitgevoerd met een hellingbaan. Over deze ligplaats hebben wij met de werkgroep toegankelijkheid afgestemd. Ook deze opstapplaats komt niet in aanmerking voor een ligplaatsvergunning voor de bewoners van Waterfront.</p> <p>Het aantal ligplaatsen in Waterfront is beperkt, dat wil zeggen dat het aantal huishoudens het aantal beschikbare ligplaatsen ruim overschrijdt. Omdat het aantal ligplaatsen beperkt is, is een verdeelsysteem onderdeel van de Regeling. Op basis van het verdeelsysteem is per huishouden maximaal 1 ligplaats beschikbaar. In het verdeelsysteem zijn geen ligplaatsen specifiek voor mindervaliden gereserveerd. Vooraf is namelijk niet bekend of en in welke omvang wij aanvragen krijgen voor een ligplaats voor mindervaliden.</p> <p>In de Vissershaven en Strandhaven zijn opstapplaatsen voor mindervaliden gerealiseerd.</p>
<p><b>Reactie 1.3</b>  Wij zijn bewoners van <i>&lt;persoonlijke of naar personen te herleiden gegevens verwijderd&gt;</i> en kijken uit over het water richting Harderwijk. Nu staan er aan de Langezand 2 soorten bomen. De ene soort blijft beperkt en juist bij ons complex staan er 3 die erg dicht bij elkaar staan en die snel groeien. 2 soorten is eigenlijk ook geen gezicht. Wij zijn bang dat binnen no-time al het zicht hierdoor wegvalt en dat kan toch niet de bedoeling zijn. Wij zijn beschikbaar voor nadere toelichting.</p>	<p><b>Antwoord 1.3</b>  Wij planten bewust verschillende soorten planten en bomen. Biodiversiteit in plaats van monocultuur draagt bij aan het voorkomen van plagen en ziektes. Wij hebben minder last van plaagdieren, bijvoorbeeld eikenprocessierups, maar wij kunnen ook voorkomen dat door een ziekte alle bomen in één keer wegvallen. Voorbeelden uit het verleden zijn ziektes in iepen en kastanjes.</p>
<p>2.</p>	

<p><b>Reactie 2.1</b> Waarom is er geen trailer helling in Harderwijk?</p>	<p><b>Antwoord 2.1</b> Een trailerhelling is helaas geen onderdeel van de plannen van Waterfront. Bij een aantal verenigingen en bedrijven in de omgeving zijn wel een trailerhellingen aanwezig. Maar bij verenigingen is de trailerhelling doorgaans alleen beschikbaar voor hun leden en bedrijven vragen voor het gebruik van hun trailerhelling een financiële vergoeding. De vraag om een openbare en vooral gratis toegankelijke trailerhelling krijgen wij daarom vaker.</p> <p>Naast de trailerhelling zelf is ook voldoende parkeerruimte nodig voor zowel auto's als trailers. In het havengebied dat wij tot onze beschikking hebben is de fysieke ruimte voor de trailerhelling inclusief parkeerruimte niet aanwezig of niet inpasbaar. Ook de waterdiepte en wet- en regelgeving leveren beperkingen op. Veel genoemd is bijvoorbeeld het overloopterrein als locatie voor een trailerhelling. Rondom het overloopterrein is als mitigerende maatregel een rietkraag aangelegd om de negatieve effecten van het overloopterrein te voorkomen en verminderen in het naastgelegen Natura 2000-gebied Veluwerandmeren te compenseren. Een trailerhelling op deze locatie tast het doel van de rietkraag aan en de waterdiepte in dit deel van het Veluwemeer levert beperkingen op.</p> <p>Het gevolg is dat eigenaren voor het te water laten van hun vaartuig via een trailerhelling uit moeten wijken naar een andere gemeente. Tussen Elburg en Spakenburg zijn op ruim 20 locaties al dan niet tegen betaling trailerhelling beschikbaar. (<a href="http://www.trailerhelling.com">www.trailerhelling.com</a>)</p>
<p><b>Reactie 2.2</b> Is het moeilijk om later dan 15.00 uur aan te meren aan de boulevard om even een ijsje te kopen. Bijvoorbeeld tot 18.00 uur. Gratis bedoel ik dan.</p>	<p><b>Antwoord 2.2</b> Het aanbieden van ligplaatsen is een commerciële activiteit. Voor commerciële activiteiten die de overheid aanbiedt, geldt een aantal gedragsregels die wettelijk zijn vastgelegd. Twee daarvan zijn het doorberekenen van de kosten en het bevoordelingsverbod. Op basis van deze gedragsregels mogen wij een product of dienst, zoals het beschikbaar stellen van ligplaatsen, niet onder de kostprijs aanbieden.</p> <p>Gratis aanbieden van ligplaatsen mogen wij wettelijk gezien dus niet. Wij berekenen de kosten door op basis van de Verordening havengelden. Hierin is bijvoorbeeld vastgelegd dat het innemen van een ligplaats een belastbaar feit is en hoe hoog de tarieven zijn. De huidige verordening biedt geen mogelijkheid om gratis gebruik te maken van de havenvoorzieningen, ook niet voor een bepaalde of korte tijd.</p> <p>De Verordening havengelden gaan wij herzien. In dit proces gaan wij na of een lager tarief voor kortdurende verblijf mogelijk en praktisch uitvoerbaar is.</p>
<p><b>3.</b></p>	

### Reactie 3

Daar handhaving op snelheid heel lastig is en er toch met regelmaat te snel gevaren word heb ik een aanleg hengel set gekocht en geplaatst. Dit ook al daar ik dit heb gezien bij anderen. Ik heb de bevestiging gemaakt met kikker klemmen en heb niet geboord of gelast en alle materialen zijn thermisch verzink en grotendeel onder het zand. Het zou jammer zijn als deze constructie in de toekomst verboden zou worden. Na touw wil/heb ik het alleen in het zomer seizoen. Wellicht kunt u deze afweging mee nemen in uw plannen.

### Antwoord 3

In de havens geldt een maximumsnelheid van 6 km/h. De constatering dat handhaven van de maximumsnelheid lastig is, is correct. Daar komt bij dat wij niet de bevoegdheid hebben om handhavend op te treden bij overschrijding van de maximumsnelheid. Die bevoegdheid ligt bij de politie.

De havenmeesters wijzen wel op de maximumsnelheid in de havens en spreken overtreders daar op aan. Voor het optreden tegen een snelheidsovertreding hebben zij geen formele bevoegdheden.

Overigens is het niet toegestaan dat particulieren zelf voorzieningen aanbrengen. In de Regeling is een verbod opgenomen over het aanbrengen van veranderingen en voorzieningen in de havens en op en aan havenvoorzieningen. Wij hebben daar eerder het volgende over gecommuniceerd en in de 'Spelregels kades en water in het havengebied' het volgende opgenomen:

*Voor het hele havengebied inclusief alle voorzieningen hebben wij een havenbeheerplan opgesteld. In het havenbeheerplan is het onderhoud en vervanging op termijn inclusief de financiering daarvan vastgelegd. Voor ons is het daarom belangrijk dat wij overzicht houden op alle havenvoorzieningen.*

*Dit geldt ook voor risicoaansprakelijkheid. De gemeente is aansprakelijk voor risico's als gevolg van ongevallen met voorzieningen die door anderen zijn aangebracht omdat meestal niet duidelijk is wie die voorzieningen heeft aangebracht.*

<p>Reactie 4.1 Meer ruimte lokaal.</p>	<p>Antwoord 4.1 De strekking van deze reactie is niet concreet. Wij interpreteren de reactie als een vraag om meer ligplaatsen te creëren.</p> <p>Leidend voor de actualisatie van de havenverordening en de uitwerking van gebruiksregels in de Regeling is het havengebied zoals dat op basis van de plannen voor Waterfront is gerealiseerd. Elke haven heeft in de plannen voor Waterfront een bepaalde bestemming, bijvoorbeeld de passantenhavens en het havengebied voor de bewoners van Waterfront. De Regeling is niet het instrument om bijvoorbeeld meer ruimte of ligplaatsen te creëren maar volgt de uitvoering van Waterfront.</p> <p>Creëren van meer ruimte betekent een ingrijpende wijziging van de huidige uitvoering. De uitvoering van Waterfront biedt die mogelijkheid niet en gaat gepaard met hoge kosten en zeer waarschijnlijk inperken of zelfs opheffen van huidige functies.</p> <p>Wij staan altijd open voor concrete voorstellen. Wij ontvangen die graag om na te gaan of en zo ja welke mogelijkheden er zijn voor realisatie. Zekerheid over de uitvoering kunnen wij op voorhand helaas niet geven.</p>
<p><b>Reactie 4.2</b> Kosten project evenredig (tourist meer).</p>	<p><b>Antwoord 4.2</b> Deze reactie gaat over de tarieven voor havengeld waarbij de suggestie is om toeristen meer te laten betalen. Zoals wij bij reactie 2.2 hebben aangegeven moeten wij de kosten die wij maken doorberekenen. Als uitgangspunt hanteren wij dat de kosten van de havens en de havenvoorzieningen inderdaad evenredig verdelen over alle gebruikers. Het uitgangspunt is dat de tarieven voor havengeld zijn berekend op basis van de kosten van voorzieningen die voor de beoogde doelgroep zijn aangelegd. Dat betekent dat wij in het tarief voor toeristen geen kosten opnemen die niet zijn bedoeld voor toeristen.</p> <p>Zie ook het antwoord op reactie 2.2 en de inleiding.</p>
<p>Reactie 4.3 Havenbeleid helder. Ook de regels voor <i>&lt;persoonlijke of naar personen te herleiden gegevens verwijderd&gt;</i> laten gelden (<i>&lt;persoonlijke of naar personen te herleiden gegevens verwijderd&gt;</i>).</p>	<p>Antwoord 4.3 De Regeling geldt, nadat die is vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders, zonder uitzondering voor iedereen.</p>



<p>Reactie 4.4 Box 9 meter. Nu sloep van 5 meter, dus opslag van 90% in kosten?</p>	<p>Antwoord 4.4 Voor de ligplaatsen voor bewoners van Waterfront gaan wij werken met een vaste maat van de ligplaatsen. De ligplaats die wij beschikbaar stellen, brengen wij in rekening. De tarieven zijn geen onderdeel van de Regeling maar zijn vastgelegd in de Verordening havengelden. Zie ook het antwoord bij 2.2. en de inleiding.</p> <p>Door te werken met een vaste boxmaat kunnen ook de aanlegvoorzieningen hierop worden gerealiseerd en aan de ligplaatshouders een vaste ligplaats worden toegewezen. Doordat er altijd mutaties in de vaartuigen en ligplaatshouders zullen plaatsvinden, geeft dit een werkbare situatie voor de havendienst om ligplaatsen uit te geven.</p>
<p><b>Reactie 4.5</b> Maaien kades, graag netjes maaien.</p>	<p><b>Antwoord 4.5</b> Bij de aanleg van het Waterfront is bewust gekozen voor steile taluds langs het water. Het gevolg is dat onderhoud met reguliere machines niet mogelijk is. Wij hebben daarom gekozen voor een kruidenberm met een onderhoudsniveau dat past bij dit type gewas. Onderhoudsarme kruidenbermen passen ook bij de ambitie van de vastgestelde natuur- en groenbeleid 'Harderwijk natuurlijk groen!'.</p> <p>We gaan graag in gesprek met bewoners die het graag anders zien. Zij kunnen de wijkmanager benaderen. Veel bewoners in Waterfront hebben dit al gedaan en onderhouden de stroken zelf.</p>
<p>Reactie 4.6 Meer aanlegplekken, voor sloep in de havens.</p>	<p>Antwoord 4.6 Sloepen kunnen overal in het havengebied afmeren als de afmeerlocatie daarvoor geschikt en bedoeld is, met name in de passantenhavens en de ligplaatsen voor bewoners van Waterfront. Wij hebben geen concrete plannen voor meer ligplaatsen voor sloepen.</p> <p>Zie ook het antwoord op reactie 4.1.</p>

<p>Reactie 4.7 Ongeldig ABP borden direct verwijderen.</p>	<p>Antwoord 4.7 Wij gaan er van uit dat met ABP borden de verkeerstekens zoals bedoeld in het Binnenvaartpolitiereglement, het BPR, worden bedoeld.</p> <p>De Regeling ziet niet toe op het plaatsen van verkeerstekens. Voor de formele verkeerstekens met rechtskracht is een verkeersbesluit nodig. Rijkswaterstaat is hiervoor het bevoegd gezag, ook in de havens van Harderwijk. Nadat het verkeersbesluit is genomen plaatsen wij de verkeerstekens.</p> <p>De officiële verkeerstekens staan bij de ingang van de Strandhaven ter hoogte van het Strandeiland en de ingang van de Waterstadhaven op de strekdam. Op dit moment staan er alleen verkeerstekens voor de maximumsnelheid op het water in de havens. Dit is een verkeersteken zoals vastgelegd in het Binnenvaartpolitiereglement (een vierkant wit bord met rode rand en het cijfer 6 in zwart). Wij bereiden een aanvraag voor een aantal aanvullende verkeerstekens voor, bijvoorbeeld voor verboden 'te ankeren en ankers, kabels en kettingen te laten slepen' en 'hinderlijke waterbeweging te veroorzaken' Deze verkeerstekens hebben rechtskracht en gelden voor het hele havengebied.</p> <p>Naast de officiële verkeerstekens aan de ingang van de haven herhalen wij voor de duidelijkheid de verkeerstekens in het havengebied om er op te wijzen dat de verkeersregels in het hele havengebied gelden. Deze verkeerstekens mogen wij plaatsen en worden niet door de gemeente verwijderd.</p>
<p>Reactie 4.8 Havenmeester mogen meer klantvriendelijk worden.</p>	<p>Antwoord 4.8 Klachten over de Havendienst kunt u doorgeven aan de klachtencoördinator. De gemeente neemt volgens de klachtenprocedure klachten in behandeling.</p> <p>Overigens betekent het stellen van regels automatisch ook toezien op de naleving van regels door de havenmeesters. Wij kunnen ons voorstellen dat aanspreken op het naleven van de regels kan als klantvriendelijk worden ervaren maar aanspreken op niet naleven is ook onvermijdelijk.</p>
5.	
<p><b>Reactie 5</b> Graag vernemen wij op korte termijn de stand van zaken omtrent <i>&lt;persoonlijke of naar personen te herleiden gegevens verwijderd&gt;</i> welke in <i>&lt;persoonlijke of naar personen te herleiden gegevens verwijderd&gt;</i>. <i>&lt;persoonlijke of naar personen te herleiden gegevens verwijderd&gt;</i> voldoet aan de eisen van een historisch vaartuig en ligt ongeveer 40 jaar in Harderwijk. In deze ben ik <i>&lt;persoonlijke of naar personen te herleiden gegevens verwijderd&gt;</i> ik aanspraak maak op een ligplaats binnen het Waterfront in Harderwijk.</p>	<p><b>Antwoord 5</b> Gezien het persoonlijke karakter van de reactie nemen wij rechtstreeks met de indiener contact op. Het inhoudelijke antwoord nemen wij niet op in deze antwoordnota.</p>

6.	
<p><b>Reactie 6.1</b>            Bootlengtes vernieuwen naar bijvoorbeeld 6 meter, kunnen er meer boten kwijt.</p>	<p><b>Antwoord 6.1</b>            In fase 2 van Waterfront zijn ligplaatsen beschikbaar van 6 en 8,5 meter. In de praktijk blijkt ook dat er behoefte is aan ligplaatsen langer dan 6 meter.</p> <p>De ligplaatsen rondom het Noorder- en Zuidereiland zijn beschikbaar voor vaartuigen met een maximale LOA van 8,5 meter. De ligplaatsen aan de kleine steigers aan de Waterstadboulevard zijn beschikbaar voor vaartuigen met een maximale LOA van 6 meter. De indeling in fase 2 (Noorder- en Zuidereiland en Waterstadboulevard) blijft ongewijzigd.</p> <p>In fase 3 van Waterfront gaan wij de geplande ligplaatsen (Jan Piekgracht, Bart Koekgracht, Hendrik Petgracht en Ceesje Uilgracht) van 9 meter verkleinen naar 5,65 meter (LOA vaartuig 5,30 meter) en in de Jottergracht wijzigen van 9 meter naar 5 meter (LOA vaartuig 4,75 meter). Dit levert extra ligplaatsen op.</p> <p>Voor de beoogde 40 ligboxen in de Lelyhaven, haaks op de kade, handhaven wij de lengte voor vaartuigen met een maximale LOA van 8,5 meter. Een kleinere lengte van de ligboxen levert geen extra ligplaatsen op.</p>
<p><b>Reactie 6.2</b>            Inmiddels zijn al meerdere woningen van eigenaar gewisseld. Het lijkt mij dat deze bewoners achter in de rij komen te staan.</p>	<p><b>Antwoord 6.2</b>            Voor de bewoners van fase 3 van Waterfront gaan wij werken met een verdeelsysteem. De ligplaatsen zijn verdeeld over deelgebieden die op een enkel detail na overeenkomen met de deelgebieden die wij hanteren voor de realisatie. Alle bewoners die op het moment van de start van het selectie- en gunningstraject in het betreffende deelgebied wonen, kunnen meedingen naar de beschikbare ligplaatsen. Als de interesse groter is dan het aantal ligplaatsen gaan wij over tot loting. De bewoners die via de loting geen ligplaats krijgen toegewezen, komen in de volgorde van de loting op een wachtlijst te staan.</p> <p>Bewoners die na de loting alsnog in aanmerking willen komen voor een ligplaats, voegen wij in volgorde van aanmelding toe aan de wachtlijst. De regeling voorziet hierin.</p>

<p>Reactie 6.3 Huur appartementen niet mee laten dingen.</p>	<p>Antwoord 6.3 Belangrijk uitgangspunt voor een verdeelsysteem is dat iedereen gelijk is en gelijke kansen heeft. Wij maken daarom geen verschil tussen bijvoorbeeld huur of koop, grondgebonden of appartement. Dat is in strijd met het gelijkheidsbeginsel dat wij moeten toepassen.</p> <p>De vraag naar ligplaatsen is groter dan het aantal ligplaatsen. Voor de verdeling van de ligplaatsen passen wij dus het gelijkheidsbeginsel toe. Dit houdt ook in dat een verdeelsysteem nodig is voor het toewijzen van de ligplaatsen. Alle bewoners hebben gelijke kansen en kunnen meedingen naar een ligplaats. En om mee te kunnen dingen naar een ligplaats maken wij geen onderscheid in wie wel en wie niet kan meedingen.</p>
7.	
<p>Reactie 7 Kan er een snelheidsbeperking komen (en max. lengte) voor al het waterverkeer dat aan de noordkant van het Noordereiland langs vaart? (En niet de knar-haven ingaat, maar richting kop vd Bakens vaart)? Bijvoorbeeld zelfde snelheidsbeperking als geldt voor het watervaar de boothuizen? (zie scan, daar is een schets getekend).</p>	<p>Antwoord 7 In de havens geldt op basis van de Havenverordening Harderwijk 1994 al een maximumsnelheid van 6 km/h. Deze bepaling geldt voor het hele havengebied en komt terug in de Regeling. Voor de maximumsnelheid staat bij de ingang van de havens het officiële verkeersteken zoals vastgelegd in het Binnenvaartpolitiereglement.</p> <p>Zie ook het antwoord op reactie 4.7.</p>
8.	
<p>Reactie 8.1 Graag rekenschap houden met lengte + breedte schip Jacqueline mochten wij naar overkant moeten verhuizen richting Waterfrontpark i.v.m. eventueel een ruimte te hebben aan de wal voor verkoop kiosk lichte horeca (tegen/bij brug).</p>	<p>Antwoord 8.1 De kade aan de zuidwestzijde van het Waterfront is bestemd voor rondvaart- en passagiersschepen. De eerste 100 meter gerekend vanaf de Waterfrontbrug reserveren wij voor ligplaatsvergunningen voor rondvaart- en passagiersschepen.</p> <p>In het omgevingsplan (tot 1 januari 2024 het bestemmingsplan) is vastgelegd welke bestemmingen op de wal zijn toegestaan. Volgens het geldende Bestemmingsplan Waterfront-Zuid - Waterfrontpark en Parkvilla is de bestemming van de bedoelde locatie 'Groen'. De bestemming 'Groen' voorziet niet in een verkoopkiosk en lichte horeca. Op basis van de huidige stedenbouwkundige inzichten werken wij niet mee aan bebouwing op of nabij de kade. De opzet van het Waterfrontpark is een groene open ruimte aan het water waar wij bebouwing zoveel als mogelijk weren. Een verkoopkiosk of lichte horeca kan afhankelijk van de mogelijkheden eventueel in geplande bebouwing een plek krijgen.</p>

<p>Reactie 8.2 Mogelijkheid voor voorzieningen waterfrontpark voor mindervalide parkeerplaatsen cq touringcars bussen (thv kade) waterpunt, vuilwatergifte en stroom voorziening krachtstroom 440V32AMP.</p>	<p>Reactie 8.2 De inrichting van de kade als onderdeel van het ontwerp van het Waterfrontpark voorziet in de aanleg van krachtstroom en watertappunt geschikt voor rondvaart- en passagiersschepen.</p> <p>Vuilwaterinstallatie voor de rondvaart- en passagiersschepen is aanwezig aan de Stredam. Aan de zuidwest kade van het Waterfrontpark leggen wij deze voorziening niet aan.</p> <p>De bestemming 'Groen' uit het geldende Bestemmingsplan Waterfront-Zuid - Waterfrontpark en Parkvilla voorziet niet in de aanleg van mindervalide parkeerplaatsen, touringcars of bussen. Zie ook het antwoord op reactie 8.1.</p>
<p>Reactie 8.3 Vergroten ligplaats voor sloepen thv strandeiland</p>	<p>Reactie 8.3 De ligplaatsen ter hoogte van het Strandeiland hebben geen vaste maat. Vergroten van de ligplaatsen is om die reden niet nodig. Wij hebben geen concrete plannen voor meer ligplaatsen voor sloepen. Zie ook het antwoord op reactie 4.1. en 4.6.</p>
<p>Reactie 8.4 Graag willen wij op de hoogte worden gehouden omdend deze plannen, en denken ook graag mee.</p>	<p>Reactie 8.4 Alle informatie die wij tijdens de inloopbijeenkomst op 20 juni 2023 hebben getoond is terug te vinden op de website van de gemeente Harderwijk op de webpagina Regeling openbaar water, inclusief deze antwoordnota. De link naar de pagina is <a href="#">Regeling openbaar water</a> of u kunt zoeken op bijvoorbeeld haven in het zoekvenster.</p> <p>De inloopbijeenkomst was het eerste informele moment bedoeld om te informeren en informatie op te halen bij verschillende doelgroepen.</p> <p>De tweede (formeel) stap is het vrijgeven voor inspraak door het college van burgemeester en wethouders van de Regeling met de daarbij behorende bijlagen. Wij publiceren de officiële bekendmaking met alle documenten op de website <a href="http://www.overheid.nl">www.overheid.nl</a>. Dit zijn wij wettelijk verplicht. In de rubriek 'nieuws en informatie' van de gemeente Harderwijk in de Harderwijker Courant maken wij de publicatie bekend met een verwijzing naar <a href="http://www.overheid.nl">www.overheid.nl</a>.</p> <p>Tijdens de inzagetermijn kunnen alle belangstellenden een zienswijze indienen over het ontwerp van de Regeling.</p>
<p>Reactie 8.5 Belangstelling voor mogelijkheid ondernemersplek Vissershaven (pannenkoekenboot o.i.d.)</p>	<p>Antwoord 8.5 De mogelijkheid voor een 'ondernemersplek' in de Vissershaven is onderdeel van het Beleid historische schepen en het bestemmingsplan Waterfront-Zuid - Stadswerven en De Kades. Voorwaarde is onder andere dat de onderneming op een historisch schip plaatsvindt dat aan de criteria voldoet.</p>
<p>9.</p>	

<p>Reactie 9 Noorderhoofdgracht nu nog afgesloten met gele ballen. Vraag: gezien de goede diepte, aanmeer hoogte. Graag de toegang regelen voor bootjes, afmeren.</p>	<p>Antwoord 9 In de Noorderhoofdgracht gaan wij geen ligplaatsen aanleggen. De Noorderhoofdgracht is een doorstromingskanaaltje en heeft in de plannen voor Waterfront nooit de functie van bevaarbaar water gehad. Dat betekent dat in de uitvoering ook geen rekening is gehouden met de mogelijkheid om ligplaatsen aan te leggen. Achteraf realiseren van ligplaatsen gaat gepaard met ingrijpende voorzieningen en hoge kosten.</p> <p>Voor de uitvoering van de Noorderhoofdgracht zijn ook afspraken vastgelegd in een programma van eisen voor de jachthaven De Knar van Watersportvereniging Flevo. De Noorderhoofdgracht tussen De Bakens en De Knar is niet bevaarbaar uitgevoerd en dient als afscheiding tussen de Knar en de Bakens.</p>
<p><b>10.</b></p>	
<p>Reactie 10 Namens sloeprivereniging 'De Mac' is er ook rekening gehouden met onze ligplek?</p>	<p>Antwoord 10 De (bestemmings)plannen voor Waterfront en de Regeling voorzien niet in locaties of ligplaatsen voor watersportbedrijven en watersportverenigingen zoals een roeivereniging. Waar mogelijk zoeken wij naar een maatwerkoplossing voor vaartuigen die buiten de boot vallen.</p>
<p><b>11.</b></p>	
<p>Reactie 11 Graag zou ik van uw ontwerpen / schetsjes van wie erfrecht van de grond / weten bij het haventje in Hierden.</p>	<p>Antwoord 11 De indiener van dit verzoek heeft inmiddels persoonlijk antwoord ontvangen. Het inhoudelijke antwoord nemen wij niet op in deze antwoordnota.</p>
<p><b>12.</b></p>	

<p>Reactie 12.1 Neem vooral de gebruikers mee in de plan vorming.</p>	<p>Antwoord 12.1 Wij hebben ervoor gekozen om eerst een concept van de regeling op te stellen en het concept tijdens een inloopbijeenkomst te delen met belanghebbenden en belangstellenden. Wij hebben daar bewust voor gekozen omdat de groep belanghebbenden en belangstellenden logischerwijs groot en heel divers is.</p> <p>De ervaring leert dat de set regels voor havens zoals die in de havens in Nederland over het algemeen worden toegepast redelijk eenduidig is. Het gevolg is dat alle havenverordeningen erg op elkaar lijken, met uitzondering van specifieke lokale situaties. Alle gebruikers vanaf het begin meenemen in het schrijven van de Regeling kost veel tijd, met uiteindelijk in ieder geval op hoofdlijnen hetzelfde resultaat.</p> <p>De inloopbijeenkomst die wij op 20 juni 2023 hebben georganiseerd is dan een efficiënte manier om iedereen te betrekken in het proces. Na de inloopbijeenkomst volgt het formele deel van het proces, zie daarvoor de inleiding en het antwoord op reactie 8.4.</p>
<p><b>Reactie 12.2</b> N.a.v. Q&amp;A: wanneer wordt het beleid toegepast? Er staat mooi genoemd dat in 2019 beleid is vastgesteld, pas het dan toe! Leidend zijn beleid en verordening. Klopt dat wel? Als dat leidend is, pas het dan toe.</p>	<p><b>Antwoord 12.2</b> Het in 2019 door de gemeenteraad vastgesteld beleid is het Beleid historische schepen. Hierin is onder andere vastgelegd welke kades zijn aangewezen voor historische schepen. Deze kades zijn anno 2023 met uitzondering van de ligplaatsen in de kom van de Vissershaven nog niet beschikbaar. Wij zijn daarvoor afhankelijk van de realisatie van fase 3 van Waterfront. Naar verwachting zijn de eerste ligplaatsen beschikbaar in 2024. De verdeling van de ligplaatsen pakken wij daarna op.</p>
<p><b>13.</b></p>	
<p><b>Reactie 13</b> Grasmaaien Noordereiland schuine zijde.</p>	<p><b>Antwoord 13</b> Zie het antwoord op reactie 4.5.</p>
<p><b>14.</b></p>	
<p>Reactie 14 Trailerhelling particulieren.</p>	<p>Antwoord 14 Zie het antwoord op reactie 2.1</p>
<p><b>15.</b></p>	
<p>Reactie 15 Verkeersbord strekdam hoofd vaarwater neven vaarwater (vaak niet leesbaar).</p>	<p>Antwoord 15 Het verkeersteken op de strekdam moet uiteraard altijd zichtbaar en leesbaar zijn. De havendienst zorgt voor het snoei- en maaiwerk bij en rondom het verkeersteken en wij gaan er nadrukkelijker op toezien dat het verkeersteken altijd leesbaar is.</p>

<b>16.</b>	
<b>Reactie 16</b> Graag grasmaaien, schuine zijdes Zuidereiland. Met nieuwe maaimachine van gemeente.	<b>Antwoord 16</b> Zie het antwoord op reactie 4.5.
<b>17.</b>	
<b>Reactie 17</b> Een tuigsteiger (meerpaal) voor op en aftuigen van zeilbootjes. Bijvoorbeeld: eind waterstad haven en strandhaven.	<b>Antwoord 17</b> Een meerpaal voor het op- en aftuigen is een obstakel in het vaarwater waardoor er minder manoeuvreerruimte ontstaat. Om een veilige doorvaart te garanderen past een tuigsteiger of meerpaal niet binnen onze vaarwegen (en havens). Het op- en aftuigen kan verder goed plaatsvinden op het open water( Wolderwijd), waardoor een voorziening ook niet noodzakelijk is om de zeilsport uit te kunnen oefenen.
<b>18.</b>	
<b>Reactie 18</b> Communiceer transparant! Deel waar de gemeente mee bezig is, het is te lang stil geweest.	<b>Antwoord 18</b> De afgelopen jaren hebben wij op gezette momenten gecommuniceerd over de havens maar dat was vooral over specifieke gerichte onderwerpen die betrekking hadden op een deel van de gebruikers van de havens, bijvoorbeeld de bewoners van Waterfront.  De inloopbijeenkomst was het eerste nog informele moment om breder te communiceren over de actualisatie van de havenverordening. Voor het moment van de inloopbijeenkomst hadden wij nog geen informatie waarvan wij dat zinvol vonden om over te communiceren. Na de inloopbijeenkomst volgt nog de formele procedure met de mogelijkheid om zienswijze in te dienen.  Zie ook het antwoord op reactie 8.4 en de inleiding.
<b>19.</b>	
<b>Reactie 19</b> Bij ingang knarhaven bord ophangen: doodlopend + max. doorvaarhoogte 1,40 m.	<b>Antwoord 19</b> Goede tip. Wij gaan een bord plaatsen met de maximale doorvaarhoogte van 1,40 meter en met het onderschrift "doorvaart gestremd na x meter" het aantal meters is afhankelijk van de plaats van het bord).
<b>20.</b>	



<p>Reactie 21 Graag getoonde informatie via website ontsluiten. Nu geen/slecht info te vinden.</p>	<p>Antwoord 21 Alle informatie die wij tijdens de inloopbijeenkomst op 20 juni 2023 hebben getoond is terug te vinden op de website van de gemeente Harderwijk op de webpagina Regeling openbaar water, inclusief deze antwoordnota.</p> <p>De link naar de pagina is <a href="#">Regeling openbaar water</a> of u kunt zoeken op bijvoorbeeld “haven” in het zoekvenster.</p>
22.	
<p><b>Reactie 22</b> Aanpassen verkeerssituatie havenkantoor - dolfinariumbrug – waterfrontbrug – voetgangers – fietsers – motoren – auto’s, allemaal op 1 ongescheiden weg vlak. Dat gaat een keer mis.</p>	<p><b>Antwoord 22</b> Het is bekend dat dit een druk wegvak is. In 2020 is het wegvak aangepast en verduidelijkt. Het is zogenoemd shared space, wat wil zeggen dat weggebruikers bewust van hetzelfde weggedeelte gebruik maken. Dat blijkt in de praktijk veiliger dan allerlei heel verkeerskundige en ingewikkelde verkeersinrichtingen.</p> <p>De situatie wordt de komende jaren overzichtelijker als de parkeergarages in Waterfront gebouwd en in gebruik genomen zijn. Op termijn verdwijnen de parkeerterreinen P1, P2 en P6. De parkeergarages leiden tot andere verkeersstromen met als gevolg dat voetgangers en autoverkeer veel minder vaak van dezelfde weg of wegvak gebruik hoeven te maken. In het najaar van 2023 verdwijnen de eerste delen van P1 en P2.</p> <p>Op dit moment zien we geen aanleiding om de verkeerssituatie aan te passen.</p>
23.	
<p>Reactie 23 (Lange) boxen voor open boten bij Walhalla.</p>	<p>Antwoord 23 Voor boxen voor openboten hebben wij op dit moment geen concrete plannen. Zie ook het antwoord op reactie 4.1, 4.6 en 8.3.</p>
24.	
<p>Reactie 24.1 Onderstaand schrijven is de reactie van de VSHS op de inloopbijeenkomst van 20 juni 2023 op hetgeen er die avond is gepresenteerd en tegen ons is gezegd.</p>	<p>Antwoord 24.1 In het antwoord op deze reactie beperken wij ons tot de inhoud. Opmerkingen die betrekking hebben op medewerkers van de gemeente Harderwijk nemen wij voor kennisgeving aan.</p> <p>Voor de duidelijkheid, deze reactie gaat over de ligplaatsen voor historische schepen. In de Regeling openbaar water en waterstaatswerken zijn geen regels opgenomen over de onderwerpen die zijn genoemd in de reactie 24.</p>

## Reactie 24.2

### Ligplaatsen reserveren en voorzieningen:

Tot de verbazing van de aanwezige VHSB leden zei dhr. <naam verwijderd> tijdens de inloopbijeenkomst over het ontwerp van de "Regeling Openbaar Water en waterstaatswerken" dat er 2 ligplaatsen gereserveerd worden aan de noordzijde van de Vissershaven voor historische schepen waarop "lichte horeca" zou moeten gaan plaats vinden (zie de kaart in de bijlage 1 waar de locatie rood omcirkeld is).

Deze "lichte horeca" zou uitsluitend op 2 historische schepen in de Vissershaven mogen plaats vinden en alleen voor deze 2 historische schepen zouden er voorzieningen worden aangelegd.

Wij (de VHSB) vertelden dhr. <naam verwijderd> dat ook voor de andere historische schepen aan de noordzijde van de Vissershaven en voor de historische schepen in de Lelyhaven voorzieningen moesten worden aangelegd. Dhr. <naam verwijderd> ontkende dat en zei dat dit niet zou gebeuren.

Hetgeen dhr. <naam verwijderd> hier zegt is een misvatting!  
Helaas heeft de VHSB weer te maken met een ambtenaar die de inhoud van de regelgeving niet goed kent of deze wederom verkeerd toepast.

Het "Beleid en de Verordening Historische schepen" en het "bestemmingsplan Waterfront-Zuid – Stadswerven en De Kades" voorziet niet in reserveren van 2 ligplaatsen voor historische schepen met "lichte horeca". Bewoning en "lichte horeca" zijn een extra optie voor historische schepen met een ligplaatsvergunning in Harderwijk die de eigenaar kan aanvragen. Het mag, maar het hoeft niet!  
Ligplaatsen reserveren in de Vissershaven mag dhr. <naam verwijderd> niet, tevens wordt hiermee toekomstige eigenaren van historische schepen in de Lelyhaven de kans op het aanvragen van een vergunning voor "lichte horeca" ontnomen.

"Lichte horeca" op een 'historisch schip' mag zowel in de Lelyhaven als in de Vissershaven.  
Zie het "bestemmingsplan Waterfront-Zuid – Stadswerven en De Kades";

## Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

### 4.5.1 Water

"In zowel de Lelyhaven als de Vissershaven is er plaats voor historische schepen. Er is langs enkele kades een aanduiding 'specifieke vorm van water - historische schepen' meegegeven. Langs de kades in de Lelyhaven en langs de kade aan de Vissershaven is er binnen de aangegeven contouren (zie afbeelding hieronder) ruimte voor historische schepen. Het is mogelijk om deze plek als recreatieve ligplaats te gebruiken, maar er zijn ook andere functies op de historische schepen toegestaan: wonen, lichte horeca en maatschappelijke functies. Er mogen maximaal 2 historische schepen gebruikt worden voor lichte horeca of een maatschappelijke functie. Dat wil

## Antwoord 24.2

In het Beleid historische schepen is een ambitie of wens opgenomen om aan historische schepen een woon- en bedrijfsfunctie toe te kennen. De woon- en bedrijfsfunctie wordt formeel vastgelegd, en daarmee mogelijk gemaakt, in een bestemmingsplan. Een beleidsplan maakt het gebruik van een woon- en/of bedrijfsfunctie niet mogelijk.

Voor de Vissershaven en de Lelyhaven is het bestemmingsplan Waterfront-Zuid - Stadswerven en De Kades woon- en bedrijfsfunctie (gepubliceerd op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)) maatgevend. Voor de ligplaatsen voor historische schepen in de Vissershaven de functieaanduiding 'specifieke vorm van water - historische schepen 1' en voor de Lelyhaven de functieaanduiding 'specifieke vorm van water - historische schepen 2'.

In de regels van het bestemmingsplan is in artikel 4 Water de functieaanduiding gedefinieerd:

- h. ligplaatsen uitsluitend voor historische schepen voor de volgende doeleinden:
1. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - historische schepen 1': recreatie, wonen, maatschappelijke voorzieningen, en/of horeca in categorie 1a of 1b, zoals opgenomen in bijlage 1 Staat van Horeca-activiteiten;
  2. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - historische schepen 2': recreatie, wonen en/of maatschappelijke voorzieningen.

De aangehaalde tekst uit hoofdstuk 4 Planbeschrijving en hoofdstuk 6 Juridische aspecten zijn onderdeel van de toelichting en hebben geen rechtskracht. Alleen de regels en de verbeelding van het bestemmingsplan hebben rechtskracht.

dus zeggen 2 schepen in totaal (en niet 2 voor lichte horeca en ook 2 voor een maatschappelijke functie).”

En zie;

## **Hoofdstuk 6 Juridische aspecten**

### **6.4.2 Water**

“In deze bestemming zijn in de Vissershaven mogelijkheden opgenomen voor historische schepen (met de aanduiding ('specifieke vorm van water - historische schepen'). De schepen mogen gebruikt worden voor recreatie en wonen en in beperkte mate voor maatschappelijke voorzieningen en lichte horeca. In de Lelyhaven zijn zowel ligplaatsen voor uitsluitend recreatie (met de aanduiding 'ligplaats') als ligplaatsen voor historische schepen (met de aanduiding ('specifieke vorm van water - historische schepen') opgenomen. Ook hier geldt dat deze gebruikt mogen worden voor recreatie en wonen en in beperkte mate voor maatschappelijke voorzieningen en lichte horeca. Maximaal 2 historische schepen mogen voor maatschappelijke voorzieningen en lichte horeca gebruikt worden. Dat wil dus zeggen 2 schepen in totaal (en niet 2 voor lichte horeca en daar bovenop nog 2 voor een maatschappelijke functie).”

### Reactie 24.3

V.w.b. wel of geen voorzieningen voor historische schepen zie het "Beleid historische schepen Harderwijk 2019" blz. 14, hier zijn de gemaakte afspraken met de VSH vastgelegd;

### 2.7. Voorzieningen

"Om een ligplaats voor historische schepen in gebruik te kunnen nemen, is een aantal voorzieningen noodzakelijk. Voor een historisch schip waarop niet gewoond wordt, volstaat een aantal standaardvoorzieningen, zoals bolders met voldoende trekkracht, elektriciteit en voldoende waterdiepte (2,60 m). Voor een historisch schip waarop wel gewoond wordt, kunnen extra voorzieningen wenselijk zijn, waaronder:

- glasvezel/internet;
- riolering/afgifte vuilwater;
- drinkwater/innamepunt drinkwater;
- centrale afvalcontainer;
- aansluiting op de openbare weg;
- parkeren.

De gemeente brengt in principe de voorzieningen in de openbare ruimte aan, zowel voor historische schepen waarop niet wordt gewoond, als voor historische schepen waarop - op de aangewezen plekken - wel kan worden gewoond, als onderdeel van de plannen voor fase 3 van Waterfront. De kosten voor aansluiting op en het gebruik van de voorzieningen zijn voor rekening van de eigenaar van het schip."

In het "bestemmingsplan Waterfront-Zuid – Stadswerven en De Kades" staat;

### 4.4.2 Parkeren

"Ook zal de eventueel benodigde parkeerruimte voor bewoonde historische schepen in de openbare ruimte plaats vinden. Het uitgangspunt is dat er maximaal 18 parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de historische schepen. Het nu voorliggende stedenbouwkundige plan voorziet in deze parkeerbehoefte."

Het mag duidelijk zijn, de gemeente moet voorzieningen aanleggen op de locaties voor historische schepen!

### Antwoord 24.3

De voorzieningen zoals beschreven worden ook aangelegd:

- bolders met voldoende trekkracht
- elektriciteit
- voldoende waterdiepte
- riolering/afgifte vuilwater;
- drinkwater/innamepunt drinkwater;
- centrale afvalcontainer;
- aansluiting op de openbare weg;
- parkeren.

De voorzieningen zijn onderdeel van de realisatie van de deelgebieden van fase 3 van Waterfront en zijn onderdeel van de opdracht voor de aanleg van alle (nuts)voorzieningen in de openbare ruimte inclusief de voorzieningen voor de ligplaatsen voor historische schepen in fase 3 van Waterfront.

#### Reactie 24.4

Maximale lengte van vaartuigen in de havens:

De aanwezige leden van de VHSH waren onaangenaam verrast met de in het ontwerp “Regeling Openbaar Water en waterstaatswerken” aangegeven maximale lengte van vaartuigen in de havens (zie de kaart in de bijlage 1).

- Stadshaven; max. lengte vaartuig 15 m
- Lelyhaven; max. lengte vaartuig 20 m
- Vissershaven; max. lengte vaartuig 25 m

De maximale lengte van vaartuigen in de Stadshaven heeft invloed op “passanten en overwinteraars”.

Maar de maximale lengte aangegeven voor de Vissershaven en de Lelyhaven heeft direct gevolgen voor 5 historische schepen op de voorranglijst van het beleid historische schepen. Het betreft de *<persoonlijke of naar personen te herleiden gegevens verwijderd>*.

Deze schepen worden gelijk afgeserveerd als deze maximale lengtes voor vaartuigen in de havens doorgevoerd wordt.

Het betreft hier schepen van eigenaren die de VHSH hebben opgericht en sinds januari 2010 (al 14 jaar) overleggen met de gemeente Harderwijk en al 10 jaar wachten in de Lorenhaven aan de kade Marie Curiestraat.

Het schip de *<persoonlijke of naar personen te herleiden gegevens verwijderd>* mag na 10 jaar ook niet meer in de Kom van de Vissershaven blijven liggen omdat daar een “max. lengte vaartuig” van 18 meter voor bedacht is.

Gezien de aanpassing met pen van de “max. lengte vaartuig” in de Stadshaven (zie kaart bijlage 1) van 17,5 m naar 15 m lijkt de toegepaste max. lengte “natte vinger werk” te zijn.

Dhr. *<naam verwijderd>* zei dat; “de maximale lengtes voor vaartuigen in de havens noodzakelijk is omdat er met grotere (historische) schepen teveel stress en trekkracht op de bolders en damwand komt”. Hier zouden rapporten en berekeningen van zijn van Boskalis en een ingenieursbureau.

Maar deze “grotere” (bewoonde) historische schepen varen bijna niet, het aantal vaarbewegingen per jaar is zeer beperkt. Deze “grotere” historische schepen bezoeken misschien 2 á 3 keer per jaar een evenement en liggen verder afgemeerd. Andere historische schepen liggen soms 4 jaar voordat ze weer varen om naar de scheepswerf te gaan. Deze historische schepen veroorzaken dus absoluut geen stress of grote trekkracht op bolders en damwand.

#### Antwoord 24.4

De maximale lengtes zijn richtlijnen in plaats van een harde (getalsmatige) norm of een bindend voorschrift. De lengtes zijn opgenomen in bijlage 4 bij de regeling, hierin staat ook dat het om een richtlijn gaat.

De richtlijn is een richtinggevend advies of leidraad, bijvoorbeeld voor een maximale lengte van vaartuigen. De richtlijn geeft een idee of beeld waaraan je moet denken bij een maximale lengte. Van die maximale lengte kan dus worden afgeweken. Voor de havenregels beoordeelt de havendienst of en in welke mate van de richtlijn afgeweken kan worden, al dan niet na interne afstemming. Een en ander is afhankelijk van volume, tonnage, windvang, etc. Voor ligplaatsvergunningen vindt de afweging plaats tijdens de behandeling van de aanvraag.

Beleidsregels en verordeningen bevatten vooral generieke regels. Voor individuele gevallen kan, zoals in het geval van een richtlijn, maatwerk nodig zijn. Ook een overgangsrecht zoals dat van toepassing op basis van het Beleid historische schepen is een vorm van maatwerk.

Bolders van voldoende trekkracht betekent niet dat aan alle kades voorzieningen komen zoals aan de Stredam. Deze voorzieningen (bolders, damwand, grondankers) zijn ontworpen op basis van de afmeting van de grotere rondvaart-/passagiersschepen waarvan op het moment van ontwerp redelijkerwijs kon worden aangenomen dat die vanwege de beperkingen van bruggen en sluisen Harderwijk konden bereiken. De zware voorzieningen aan de Stredam zijn niet nodig voor de, vergeleken met de grotere rondvaart- en passagiersschepen, aangehaalde kleinere historische schepen.

<p>Van stress en grote trekkracht is sowieso geen sprake als de gemeente Harderwijk de “bolders met voldoende trekkracht” levert zoals is afgesproken in het “Beleid historische schepen Harderwijk 2019” op blz. 14 - 2.7. Voorzieningen”.</p> <p>De VSHS verwacht van de gemeente Harderwijk dat voor “grotere” historische schepen “bolders met voldoende trekkracht” worden geplaatst in de kades zoals dat is gedaan voor de rondvaartboten (zie foto bijlage 2). En dat de maximale lengte van vaartuigen wordt aangepast voor historische schepen in de Lelyhaven en de Vissershaven zodat er geen automatische uitsluiting is van de hierboven eerder genoemde historische schepen.</p>	
<p><b>Reactie 24.5</b> Woo-verzoek: Het mag duidelijk zijn dat de VSHS absoluut niet akkoord kan gaan met de maximale lengtes vaartuigen zoals weergegeven in het ontwerp van de “Regeling Openbaar Water en waterstaatswerken”. Daarom doet de voorzitter van de VSHS – <i>&lt;naam verwijderd&gt;</i>, een Woo-verzoek (Wet open overheid) ter verkrijging van de door dhr. <i>&lt;naam verwijderd&gt;</i> genoemde rapporten en berekeningen van Boskalis en overige ingenieursbureaus m.b.t. de maximale lengte van vaartuigen t.o.v. de krachten op de bolders en de damwand in de havens.</p> <p>Dit i.v.m. toekomstig mogelijk te nemen stappen.</p>	<p><b>Antwoord 24.5</b> De met het Woo-verzoek gevraagde informatie hebben wij op 14 juli 2023 per mail (op verzoek van de aanvrager) verstuurd.</p>
<p>25.</p>	
<p>Reactie 25</p>	<p>Antwoord 25</p>